



Perfect Appearance

Excellent Performance

F4U-4 Corsair

MANUEL D'UTILISATION



- FMS est distribué par : **Beez2B sprl**
54 rue de Thy
B-1470 Baisy Thy
Belgique
Tél. : +32 2 376 71 82



Beez2B

Caractéristiques	
Envergure :	1 400 mm
Longueur :	1 240 mm
Poids :	Environ 2 440 g
Moteur :	Brushless 4250-Kv540
Accu conseillé :	LiPo 4S (14,8V) 2600 mAh 25C

Sauf erreurs et omissions, sous réserve de modifications.
Attention cette traduction de cette notice est la propriété de la société Beez2B.
Toute reproduction même partielle est interdite. Copyright © 2021 Beez2B



<http://www.facebook.com/FMSmodel>



www.fmsmodel.com

Merci de nous rendre visite sur notre page Facebook et sur notre site internet pour consulter les mises à jour éventuelles concernant ce produit.

ATTENTION !

ATTENTION : Lisez intégralement ce manuel d'utilisation pour vous familiariser avec les caractéristiques de ce produit avant de l'utiliser. Ne pas utiliser correctement ce produit peut entraîner des dommages au produit, aux biens matériels et causer des blessures graves.

Il s'agit d'un produit de loisir technique, sophistiqué, et non d'un jouet. Il doit être utilisé avec précaution et bon sens, et requiert quelques connaissances de base en mécanique. Ne pas utiliser ce produit en sécurité et de manière responsable peut entraîner des blessures ou des dégâts au produit envers des tiers. Ce produit n'est pas prévu pour une utilisation par des enfants sans la surveillance directe par un adulte.

Ce manuel contient des instructions concernant la sécurité, l'utilisation et l'entretien. Il est essentiel de lire et de suivre toutes les instructions et de respecter les avertissements de ce manuel avant de monter, de régler ou d'utiliser le produit, de façon à l'exploiter correctement et éviter les dégâts ou blessures graves.

Consignes de sécurité et avertissements

En tant qu'utilisateur de ce produit, vous êtes seul responsable de son utilisation, de manière à ne pas vous mettre en danger, et à ne pas mettre les autres en danger, et à ne pas endommager ce produit ou causer de dégâts à des tiers. Ce modèle est piloté par un signal radio qui peut être soumis à des interférences provenant de sources variées que vous ne contrôlez pas. Ces interférences peuvent causer une perte momentanée de contrôle, aussi est-il prudent de toujours garder une distance de sécurité dans toutes les directions, autour de votre modèle, cette marge vous aidant à éviter les collisions ou les blessures.

Âge recommandé : Ce produit ne doit pas être utilisé par des enfants de moins de 14 ans. Ce n'est pas un jouet.

- N'utilisez jamais votre modèle avec des piles faibles dans l'émetteur.
- Utilisez toujours votre modèle dans un espace vaste, sans véhicules, sans circulation et sans personnes.
- N'utilisez pas le modèle dans les rues, où vous pourriez occasionner des blessures ou des dégâts.
- N'utilisez jamais le modèle pour quelque raison que ce soit dans la rue ou dans des zones peuplées.
- Suivez soigneusement les instructions et les conseils de ce manuel et ceux des équipements optionnels (chargeurs, accus rechargeables, etc.).
- Tenez tous les produits chimiques, les petites pièces et tout composant électrique hors de portée des enfants.
- L'humidité peut causer des dégâts à l'électronique. Evitez d'exposer à l'eau les équipements non conçus spécialement à cet effet et spécialement protégés.
- Ne léchez pas, et ne placez aucune partie du modèle dans votre bouche, car cela peut entraîner des blessures graves et même la mort.

FMS MODEL - Petit rappel



Merci pour votre achat d'un produit FMS MODEL. Notre but est de vous fournir un produit de haute qualité et un très bon service client. Si vous avez quelques problèmes que ce soit avec votre produit, ou si vous avez des suggestions pour des améliorations (concernant la conception d'avion, l'emballage, le manuel d'instructions, etc.), merci de nous contacter par mail :

info@fmsmodel.com

TABLE DES MATIÈRES

Avertissement concernant les accus :	4
Charge de l'accu de propulsion.....	4
Introduction et historique	4
Contenu du kit	4
Accessoires nécessaires	5
Ensemble radio (Pour versions PNP et Kit)	5
Accu et chargeur (Pour version PNP et Kit)	5
Instructions de montage	5
Montage des guignols.....	6
Assemblage de la voilure.....	7
Test des équipements électriques des ailes.....	8
Montage de l'aile	11
Montage des empennages.....	12
Démontage de la roulette de queue	13
Informations sur le contrôleur	14
Contrôle de l'ensemble des gouvernes	15
Montage de l'hélice	17
Montage des accessoires sur l'avion	19
Centrage du modèle	21
Caractéristiques et pièces de rechange	22
Caractéristiques	22
Pièces détachées	22
Check-List	25
Sécurité des vols	25
Conseils pour le premier vol	25
Entretien courant	25
Manuel du contrôleur brushless	26
Connexions.....	26
Caractéristiques	26
Particularités.....	26
Nos contrôleurs permettent de programmer les paramètres selon vos besoins	26
Réglages	27
Signaux sonores du mode de programmation	28
Utilisation de votre nouveau contrôleur.....	28
Alertes sonores.....	29
Fonctions intelligentes de sécurité intégrées au contrôleur	29
Première mise en marche du contrôleur et calibrage automatique des gaz.....	29
Procédure normale d'allumage du contrôleur	29
Entrée dans le mode de programmation	29
Consignes de sécurités générales	29
Dépannage	30

AVERTISSEMENT CONCERNANT LES ACCUS :

En manipulant, chargeant ou utilisant des accus LiPo, vous assumez tous les risques associés aux accus au Lithium.

- Si à n'importe quel moment, l'accu commence à gonfler, arrêtez immédiatement de l'utiliser !
- Charger ou décharger un accu gonflé peut entraîner un incendie.
- Stockez toujours les accus à température ambiante dans un espace sec pour augmenter la durée de vie de l'accu. Transportez ou stockez toujours les accus dans une plage de températures de 5 à 48 °C. Ne stockez pas les accus ou le modèle dans une voiture ou directement à la chaleur du soleil. Un accu stocké dans une voiture chaude peut être endommagé et éventuellement prendre feu.
- N'utilisez jamais un chargeur pour accus NiMh. Ne pas charger avec un chargeur compatible LiPo peut entraîner un incendie, entraînant des blessures et des dégâts matériels.
- Ne déchargez jamais les éléments LiPo à moins de 3 V par élément.
- Ne laissez jamais une charge se faire sans surveillance.
- Ne chargez jamais un accu endommagé.

CHARGE DE L'ACCU DE PROPULSION

Vous devez charger les accus LiPo uniquement avec un chargeur spécial LiPo. Lisez bien les instructions de votre chargeur avant usage. Quand vous chargez l'accu, vérifiez que l'accu est sur une surface ininflammable. Il est également conseillé de placer les accus LiPo dans un sac résistant au feu que vous trouverez facilement dans les magasins de modélisme ou sur les boutiques en ligne.

INTRODUCTION ET HISTORIQUE

Le Chance Vought F4U Corsair était un avion de combat embarqué sur porte-avions qui a servi principalement pendant la Seconde Guerre mondiale et la guerre de Corée. De la première livraison de prototype à l'US Navy en 1940 à la livraison finale en 1953 aux Français, 12571 Corsair F4U ont été fabriqués par Vought, en 16 modèles distincts, c'est la plus longue série de production de tous les chasseurs à moteur à piston de l'histoire des États-Unis (1942–1953). Le Corsair a servi dans l'US Navy, l'US Marines, la Fleet Air Arm et la Royal New Zealand Air Force, ainsi que pour l'Aéronavale Française et d'autres forces aériennes plus petites jusqu'aux années 1960. Il est rapidement devenu le chasseur-bombardier embarqué le plus performant de la Seconde Guerre mondiale. Certains pilotes japonais le considéraient comme le chasseur américain le plus redoutable de la Seconde Guerre mondiale, et la marine américaine comptait un taux de mortalité de 11: 1 avec le F4U Corsair. En plus d'être un combattant hors pair, le Corsair s'est avéré être un excellent chasseur-bombardier, servant presque exclusivement dans ce dernier rôle tout au long de la guerre de Corée et pendant les guerres coloniales françaises en Indochine et en Algérie.

Le F4U-4 Corsair FMS rend hommage à cette icône des warbirds et est un vrai plaisir à piloter. Doté d'une paire de trains rentrants pivotants de 90 degrés, de volets fractionnés entièrement fonctionnels et d'un moteur puissant tournant une hélice 14x8 quadripale à l'échelle, il vous donne tout ce dont vous avez besoin pour des atterrissages lents en douceur, des passages de straffing à grande vitesse et de la voltige sportive fougueuse.

CONTENU DU KIT

Avant le montage, merci de contrôler le contenu du kit. Si des pièces sont manquantes ou défectueuses, merci d'identifier la désignation et la référence (reportez-vous au tableau des pièces de rechange vers la fin de ce manuel), puis contactez l'équipe FMS. Merci de nous écrire avec le nom et la référence des pièces défectueuses ou manquantes.

FMSteam Product Support
3/F, Building B, 3rd Industry Zone,
Matigang, Dalingshan Town,
Dongguan City,
P.R.C
Tél. : 0086-769-86976655

ACCESSOIRES NÉCESSAIRES

ENSEMBLE RADIO (POUR VERSIONS PNP ET KIT)

Ce modèle a besoin d'un émetteur et d'un récepteur à 6 voies minimum.

ACCU ET CHARGEUR (POUR VERSION PNP ET KIT)

Un pack d'accus LiPo 4S 14,8 V 2 600 mAh 25C est recommandé. Si vous utilisez un autre type d'accu, il doit avoir une tension de 14,8 V et une capacité minimale de 2 600 mAh avec une capacité de taux de décharge minimale de 25C, mais aussi des dimensions voisines et un poids similaire afin qu'il se monte dans le fuselage sans modifier le centre de gravité de manière significative.

Un chargeur équilibreur standard pour accus LiPo est nécessaire pour recharger le pack d'accus.

ATTENTION : Un accu LiPo 5S (18,5 V) dépasse les possibilités du contrôleur et du moteur brushless et conduirait à une défaillance du contrôleur en vol. Ceci peut entraîner une perte complète du contrôle du modèle et génère un danger important. N'utilisez pas d'accus 5S ou plus dans ce produit.

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

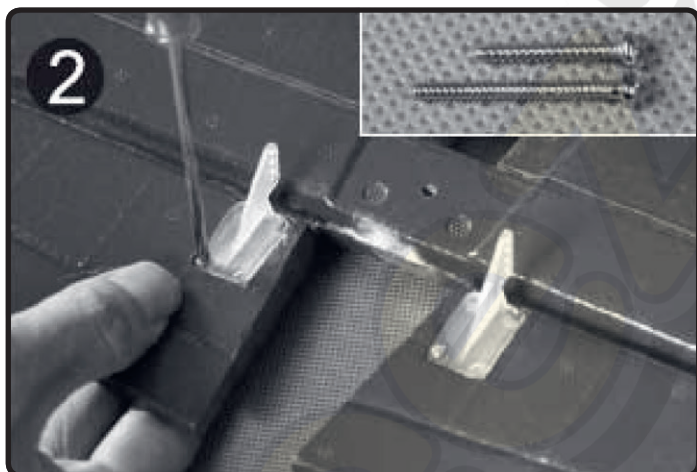
Les instructions de montage de ce manuel ont été divisées en étapes logiques. Des carrés à cocher () ont été placés devant chacune des étapes pour vous aider à suivre la progression de votre travail. Merci de lire chaque étape avec attention, effectuez les opérations décrites, et cochez la case () quand vous avez terminé. Si vous devez interrompre le travail au milieu d'une étape, il est utile de noter ce qui reste à faire pour être certain que l'étape est complètement réalisée quand vous revenez sur le montage. Reportez-vous aux photos du contenu du kit si vous devez identifier une pièce.

MONTAGE DES GUIGNOLS

- ❑ 1. Les guignols pour la gouverne de direction et la gouverne de profondeur sont regroupés sans un sachet concernant la dérive et la profondeur. Ne les égarez pas accidentellement.



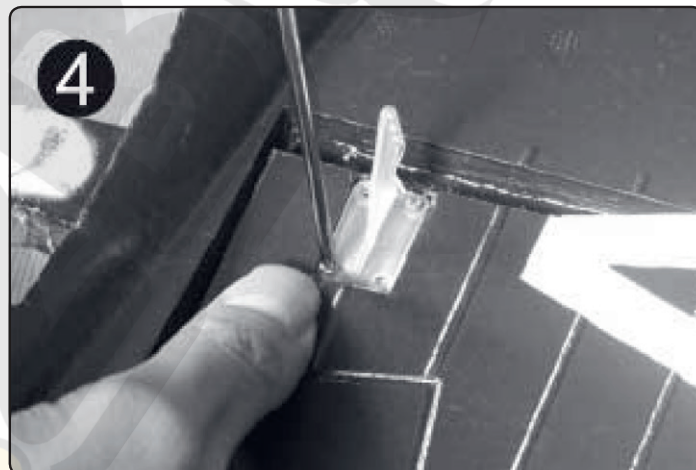
- ❑ 2. Montez le guignol de profondeur sous la gouverne de profondeur, à l'aide des vis fournies dans un petit sachet plastique. Le côté du stabilisateur contenant des rondelles tourné vers le bas, assurez-vous de monter les guignols du côté opposé. Assurez-vous que les guignols sont dans le bon sens avant de les fixer. **Note** : les vis les plus longues se montent du côté du bord d'attaque, là où la gouverne est la plus épaisse.



- ❑ 3. Contrôlez que les vis sont entièrement prises dans la contreplaqué. **Note** : Ne serrez pas exagérément les vis, mais assurez-vous que le guignol et la contreplaqué sont fermement serrés contre la surface de la gouverne.



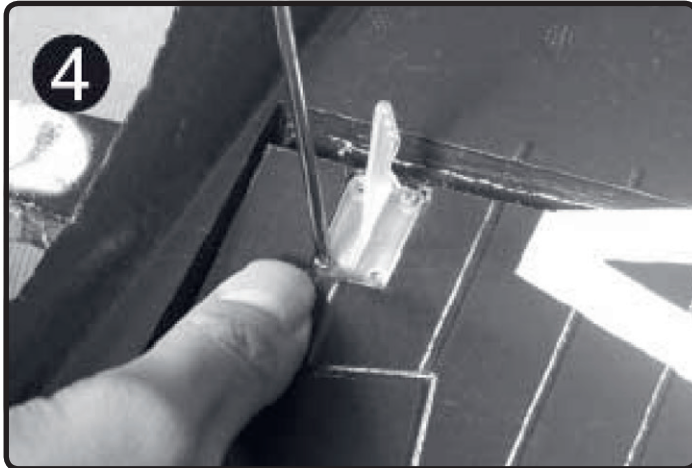
- ❑ 4. Fixez le guignol de direction du côté gauche de la gouverne de direction.



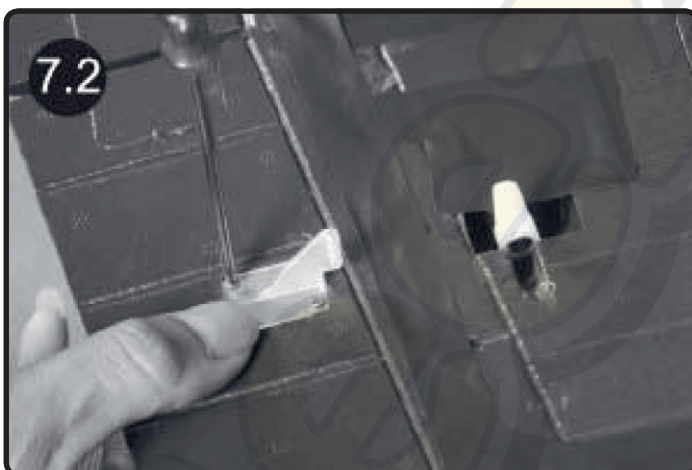
- ❑ 5. Les accessoires pour les ailerons sont fournis dans un sachet noté "Aileron"



- ❑ 6. Fixez maintenant les guignols d'ailerons sous les ailerons, à l'intrados des ailes.



- ❑ 7. Montez les guignols des volets comme ceux des ailerons.



ASSEMBLAGE DE LA VOILURE

- ❑ 1. Insérez les tubes en fibre de verre dans les logements des emplantures des ailes.

Note: Quand vous insérez les tubes, ceux-ci doivent pénétrer facilement. Ne les poussez pas plus loin qu'ils ne peuvent rentrer avec une faible résistance. Cela pousserai les tubes dans la mousse de l'aile et empêcherait une insertion complète dans l'autre aile. Insérez le tube de connexion jusqu'à la marque blanche faite en usine.

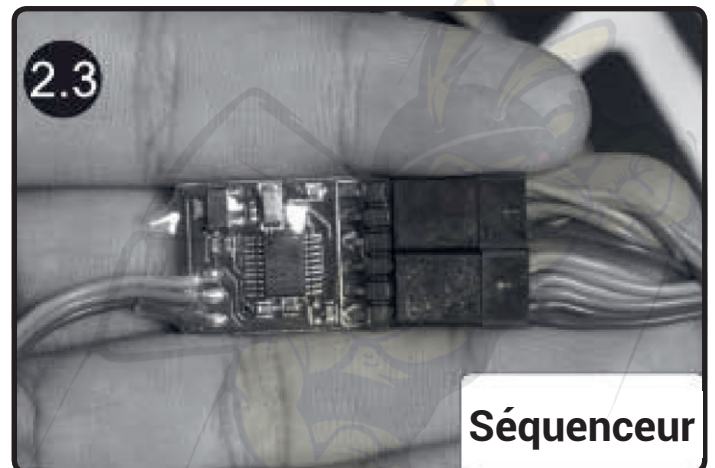
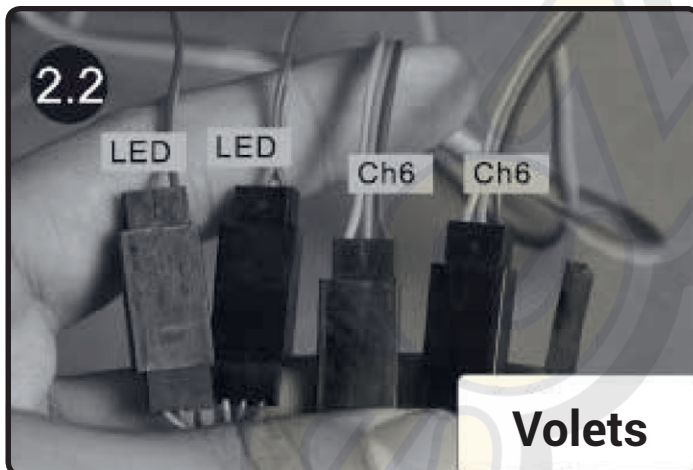
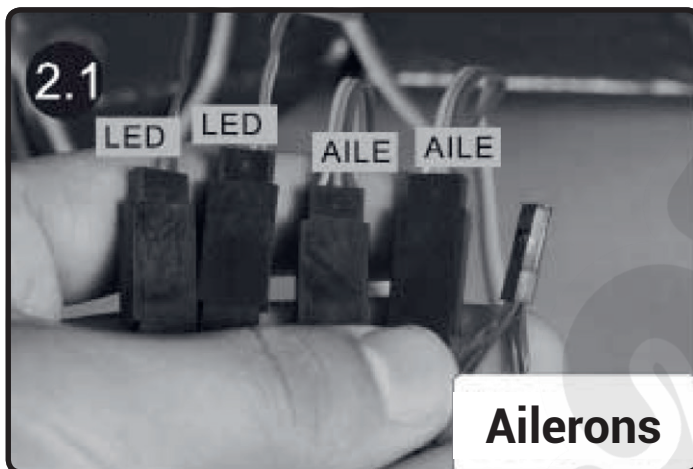


- ❑ 2. Enflez le demi-panneau d'aile restant sur les tubes, glissez-le doucement en vous assurant qu'il ne reste pas de jeu entre les panneaux d'ailes. Sinon, vous devez vérifier ce qui peut gêner.

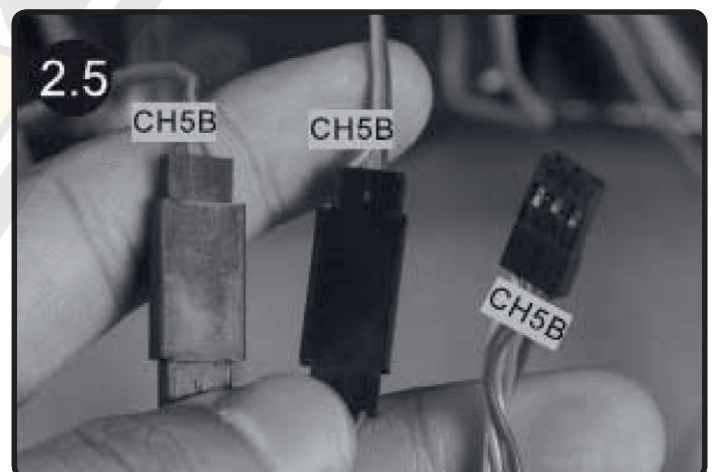
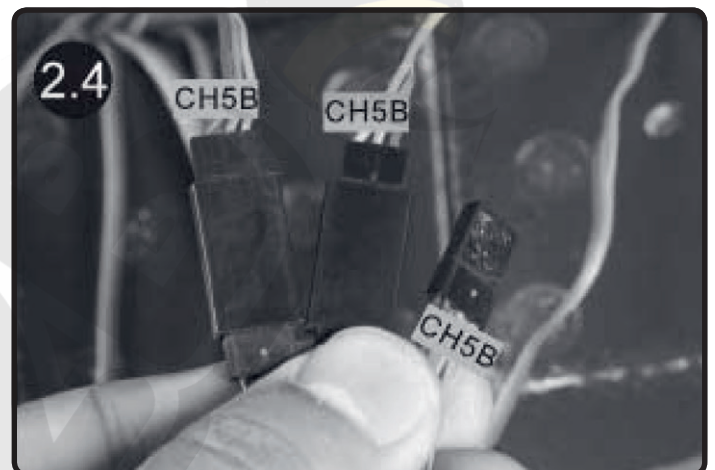


TEST DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES DES AILES

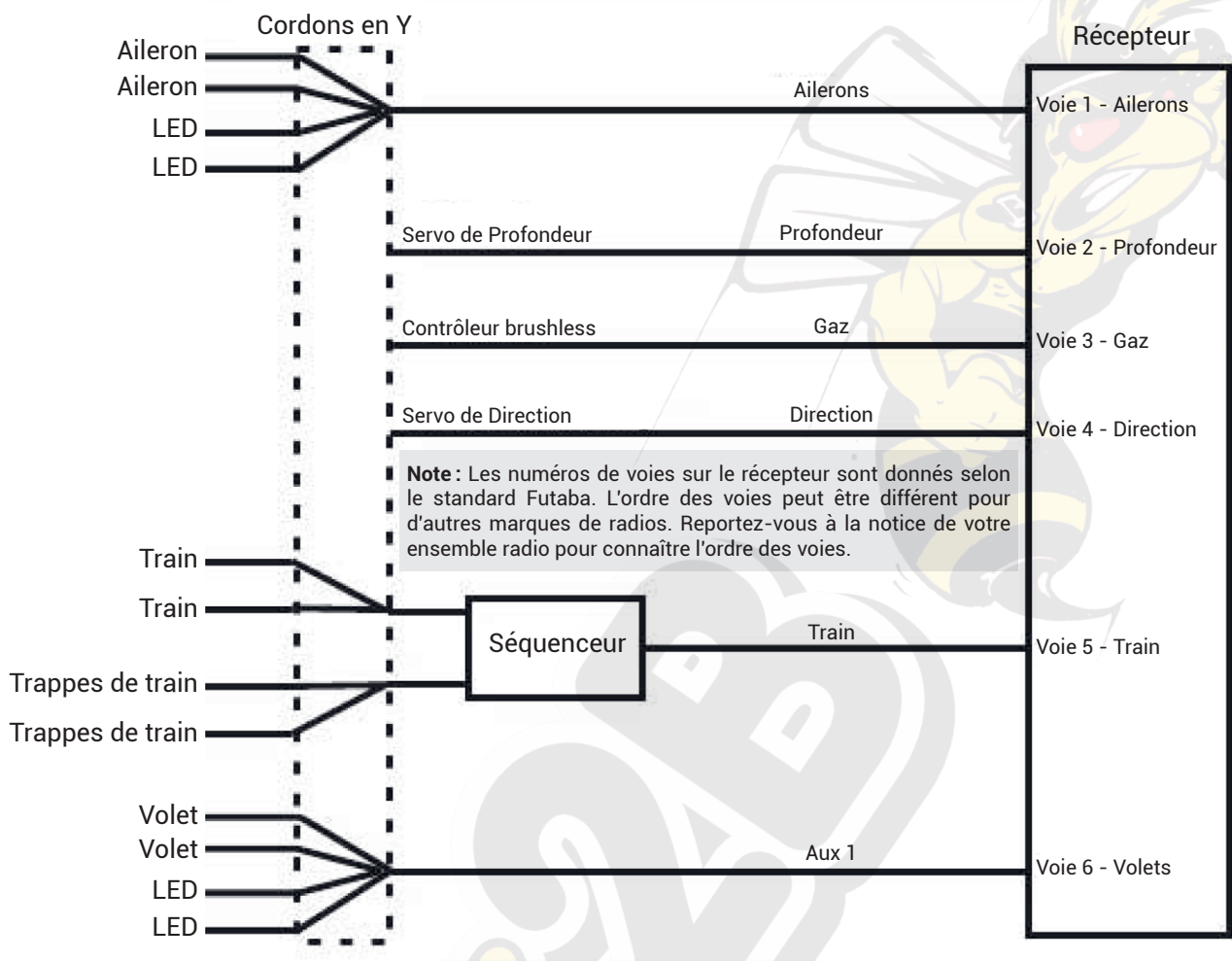
- ❑ 1. Avant de commencer, apparez votre récepteur avec votre émetteur. Reportez-vous à la notice de votre ensemble radio pour le faire correctement. **ATTENTION** : pour éviter tout risque de blessure, ne montez pas l'ensemble de l'hélice sur le moteur durant l'appairage du récepteur.
 - ❑ 2. Branchez en premier les cordons venant de l'aile sur les cordons en Y. Deux servos d'ailerons et deux phares d'atterrissage sur le cordon à 4 connecteurs noté AILE, les servos de volets et les feux de navigation sur le cordon noté CH6, les trains principaux (CH5B) et les servos de trappes de trains (CH5C) sur le séquenceur.
- Note** : Assurez-vous d'avoir respecté les polarités afin que les servos et les autres éléments électroniques fonctionnent correctement.



Conseil : Les fils orange ou blanc sont alignés du même côté quand le cordon de connexion est terminé.

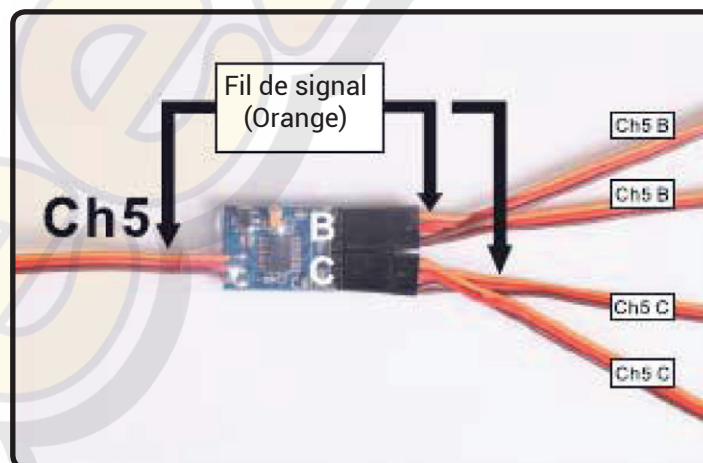


3. Diagramme de connexion du récepteur



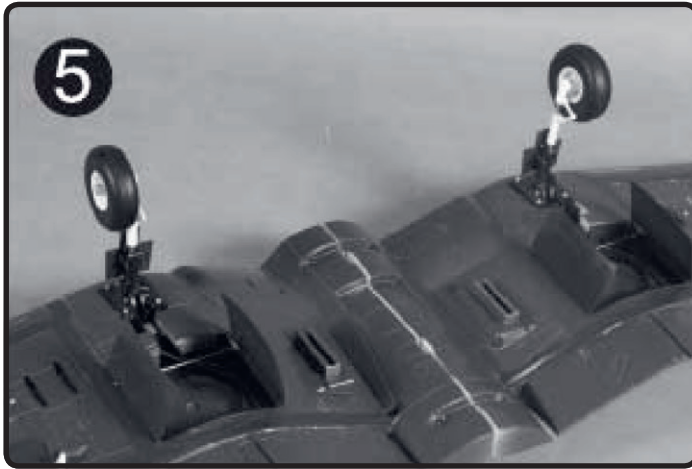
4. Diagramme de connexion du séquenceur de train.

Note : Placez la face avec les composants vers le haut. Les mécanismes de train rentrant sont notés CH5B. Les servos de trappes sont notés CH5C. Sur chaque cordon, les fils de signal (orange) doivent être du même côté.



Note : Tous les servos de trappes et les mécanismes de rétraction de train sont étiquetés afin de vous faciliter le travail. Utilisez les cordons en Y fournis pour les cas où deux ou trois servos sont contrôlés par une seule voie. Par exemple, les ailerons, les trains, et les volets. Reportez-vous aux diagrammes ci-dessus pour les connexions recommandées.

- ❑ 5. Vérifiez que les trains principaux fonctionnent dans le bon ordre. Sinon, vous devez vérifier que les fils sont sur les bonnes prises du séquenceur.



- ❑ 6. Vérifiez que le feu de navigation de l'aile gauche s'allume en rouge et que celui de l'aile droite s'allume en vert. Les deux phares d'atterrissage doivent s'allumer en blanc.



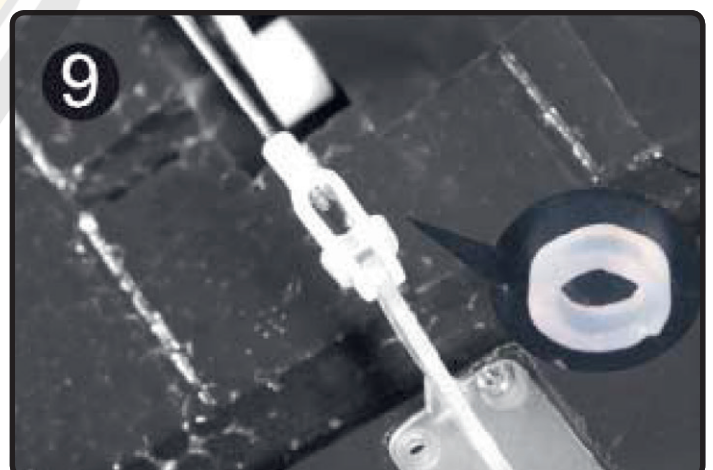
- ❑ 7. Manœuvrez le manche d'ailerons pour vérifier que les servos fonctionnent correctement. Insérez le pli en Z de la commande dans le trou souhaité du palonnier de servo d'aile (Ailerons, volets). L'ajustement est légèrement serré et doit permettre de bouger légèrement dans le trou sans forcer.



- ❑ 8. Accrochez la chape sur le guignol de la gouverne et enclenchez là.



- ❑ 9. Le petit morceau de durit permet de verrouiller la chape durant le vol. Procédez de la même façon durant tout le montage du modèle.



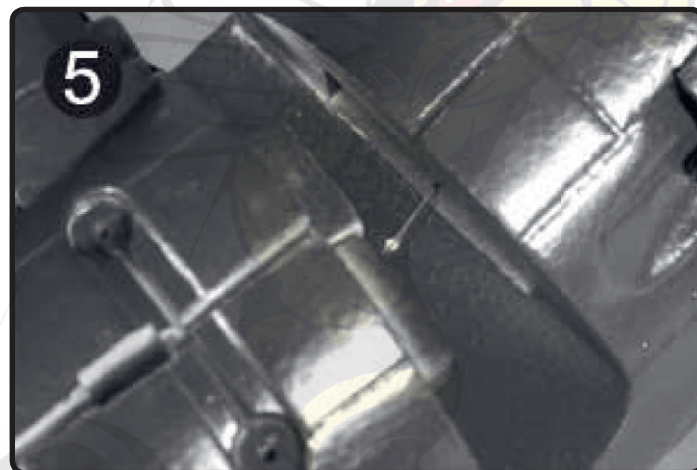
- ❑ 10. Basculez l'inter de volets ou tournez le potentiomètre de volets (selon le type de commande disponible sur votre émetteur).

Note : Pour éviter que le servo de volets ne grogne parce que le volet est en butée contre le bord de fuite, installez les tringleries de commande de volets avec les servos de volets en position "volets rentrés". Assurez-vous que les volets sont alignés avec l'emplanture de l'aile.



MONTAGE DE L'AILE

- ❑ 5. Montez l'aile sous le fuselage en enfilant le taquet en mousse dans le logement à l'avant du logement de l'aile.



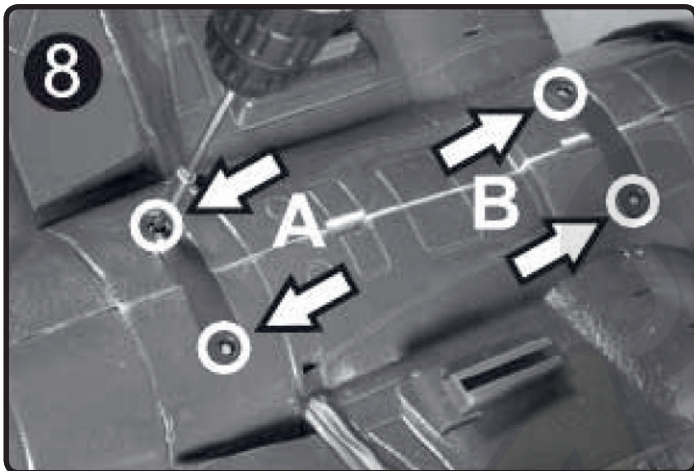
- ❑ 6. Guidez les fils venant des panneaux d'ailes dans le trou sous le logement de l'aile du fuselage. Mettez l'aile en place et tirez doucement les fils par l'intérieur de la cabine en même temps pour éviter de coincer des fils.



- ❑ 7. Installez la plaque de fixation de l'aile en place.



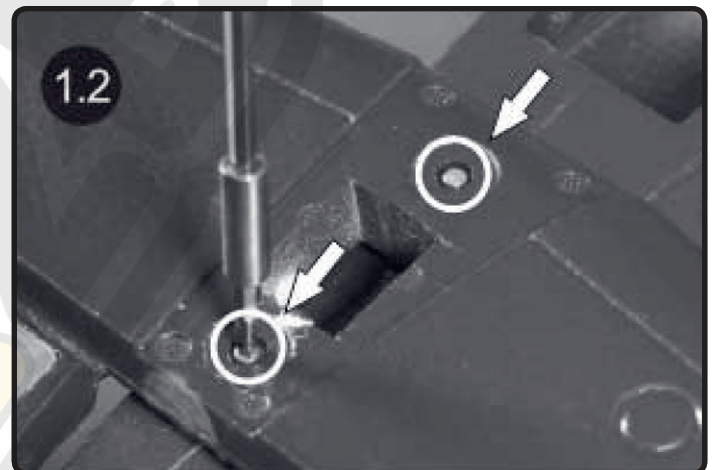
- ❑ 8. Fixez la plaque de fixation de l'aile à l'aide des vis à métaux fournies :
 Repérage des vis : A : PM 3.0x50 (2 pcs)
 B : PM 3.0 x 75 (2 pcs)



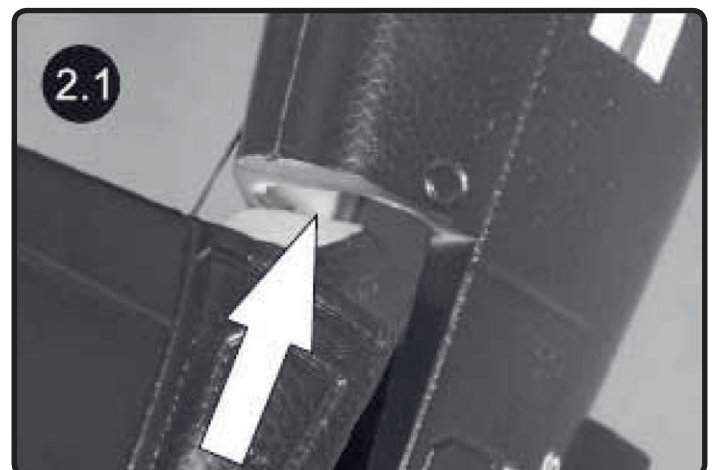
MONTAGE DES EMPENNAGES

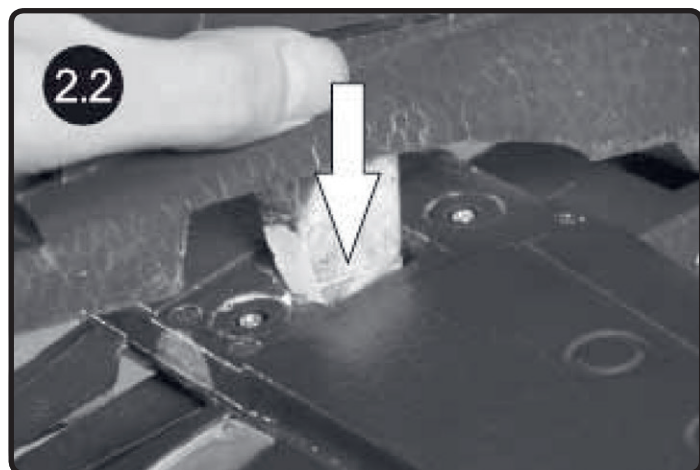
- ❑ 1. Mettez le stabilisateur horizontal en place avec la face avec rondelles vers le haut. Fixez-le à l'aide des vis autotaraudeuses fournies (PA 2.6x20 (2 Pcs)). Assurez-vous qu'il est bien plaqué en position.

Note : Ne serrez pas exagérément les vis, mais assurez-vous que la fixation est rigide.



- ❑ 2. Insérez le taquet en mousse à l'avant de la dérive dans la fente, comme montré sur la photo. Assurez-vous d'insérer le taquet en mousse en bas de la dérive dans la fente sur le dessus du stabilisateur horizontal.





- ❑ 3. Retournez l'avion pour avoir le dessous vers le haut. Fixez la dérive en place à l'aide de la vis autotaraudeuse fournie (PA2.6x25 (1 Pc)).



DÉMONTAGE DE LA ROULETTE DE QUEUE

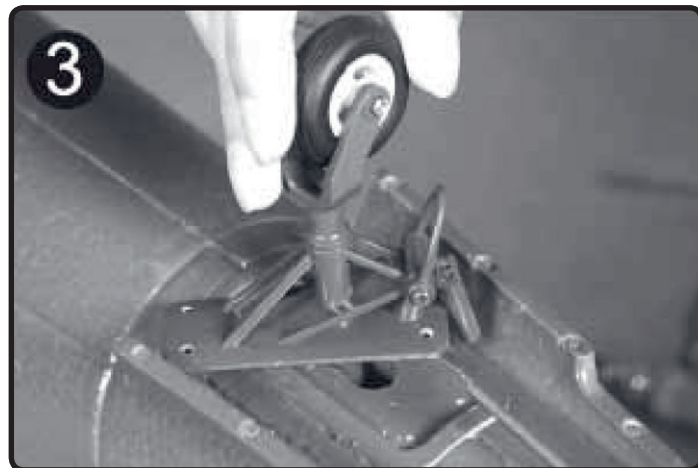
- ❑ 1. Dévissez les 4 vis qui maintiennent l'ensemble roulette de queue en place.



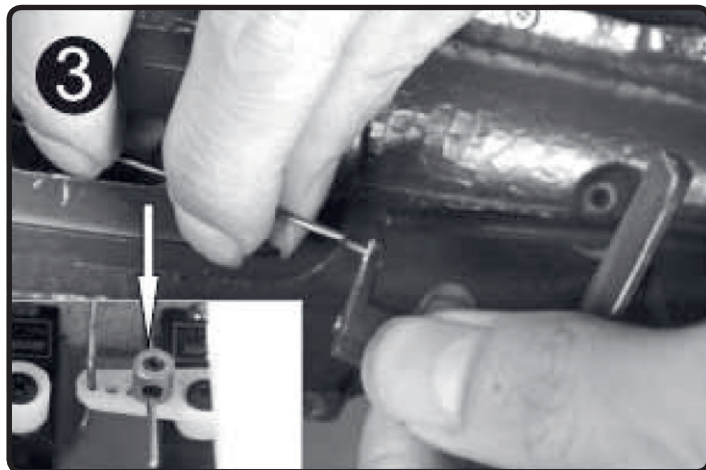
- ❑ 2. Sortez légèrement l'ensemble de son logement et glissez-le vers l'avant.
Note : ne forcez pas sur l'ensemble au-delà de ce qu'il peut glisser.



- ❑ 3. Pivotez l'ensemble de 90° en sens anti-horaire et sortez l'ensemble.



- ❑ 4. Insérez le pli en Z de la tige de commande en bout du bras de commande lors du remontage de l'ensemble de la roulette de queue. Remontez ensuite l'ensemble en répétant les étapes précédentes en sens inverse.
Note : Pensez à insérer la tige de commande dans le connecteur avant de remettre complètement la roulette de queue en place.



INFORMATIONS SUR LE CONTRÔLEUR

- ❑ 1. Le contrôleur brushless inclus avec le F4U est doté d'une sécurité au démarrage. Si la batterie de propulsion est connectée au contrôleur et que le manche de gaz n'est pas en position moteur coupé, le moteur ne démarrera pas tant que le manche de gaz n'aura pas été ramené en position moteur coupé. Une fois que le manche de gaz a été amené en position moteur coupé, le moteur va émettre une série de bips. Plusieurs bips dans la même tonalité indiquent que le contrôleur a détecté le nombre d'éléments de la batterie. Le nombre de bips correspond au nombre d'éléments détectés. Le moteur est maintenant armé et il démarrera dès que le manche de gaz sera bougé.
- ❑ 2. Le moteur et le contrôleur arrivent déjà connectés. Le sens de rotation du moteur, vu de l'avant, doit être anti-horaire. Si le moteur ne tourne pas dans le bon sens, intervertissez simplement deux des trois fils allant du moteur au contrôleur pour inverser le sens de rotation.
- ❑ 3. Le moteur a une option de frein. Le contrôleur est livré avec le frein désactivé et il est conseillé de faire voler le F4U avec le frein désactivé. Toutefois, le frein peut être activé accidentellement si vous connectez la batterie de propulsion alors que le manche de gaz est en position plein gaz. Pour désactiver le frein, mettez le manche sur plein gaz, et connectez la batterie. Le moteur émet un bip. Mettez le manche de gaz sur gaz coupé. Le moteur est prêt à fonctionner avec le frein désactivé.
- ❑ 4. Choix de la batterie et mise en place : Nous conseillons une batterie LiPo 4S 14,8V 2600 mAh 25C pesant environ 270 g. Si vous utilisez un autre type de batterie, elle doit être au moins une batterie LiPo 4S 14,8V 2600 mAh 25C. Votre batterie doit

avoir sensiblement la même capacité, les mêmes dimensions et le même poids qu'une batterie LiPo 4S 14,8V 2600 mAh 25C afin de se loger dans le fuselage sans changer la position du centre de gravité de manière significative.

- ❑ 5. Aucun bip ne provient du moteur : Vous devez calibrer les gaz ou revenir aux paramètres d'usine.

Comment calibrer :

1. Allumez votre émetteur.
2. Mettez le manche de gaz en position plein gaz.
3. Alimentez l'avion.
4. Attendez environ 2 secondes, vous entendez un bip. Immédiatement après le premier Bip, Abaissez la manche de gaz en position moteur coupé.
5. Vous entendrez un bip unique d'initialisation.
6. Mettez l'avion hors tension et éteignez l'émetteur.
7. Allumez l'émetteur, alimentez l'avion, tout devrait être réglé.

Comment restaurer les paramètres d'usine :

Répétez la procédure "Comment calibrer", mais la fonction de restauration est atteinte avec plus de bips. Reportez-vous au manuel du contrôleur pour régler le contrôleur. Chaque signal sonore correspond à une fonction décrite dans le manuel. Par exemple, "*_ _ _*" correspond à un signal sonore. Quand vous entendez le quatrième signal correspondant à la réinitialisation, abaissez les gaz en position moteur coupé.

Attention : Si vous voulez changer le connecteur et souder des connecteurs dorés de 3,5 mm, une prise XT60 ou Deans, veillez à respecter la polarité et à ne pas souder les connecteurs avec une polarité inversée, ce qui produirait un court-circuit et votre batterie et le contrôleur.







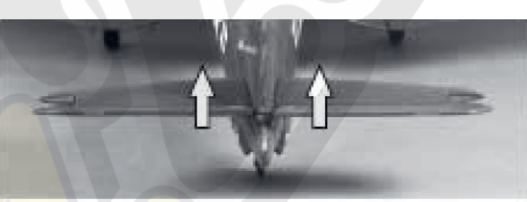





CONTRÔLE DE L'ENSEMBLE DES GOUVERNES

Avant de commencer, connectez le récepteur et appairez-le avec votre émetteur si nécessaire, en suivant la procédure d'appariage décrite dans le manuel de votre ensemble radio.

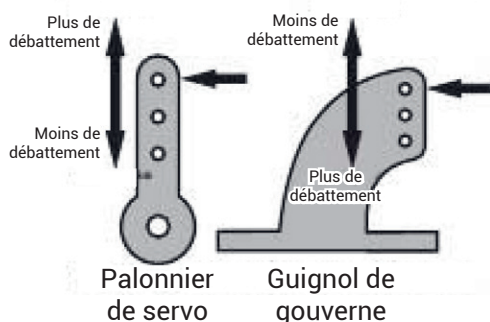
Attention : Afin d'éviter des blessures, ne montez pas l'hélice sur l'axe du moteur durant le contrôle du fonctionnement des gouvernes. N'armez pas le contrôleur et n'allumez pas l'émetteur jusqu'à ce que le manuel de l'émetteur ne vous le dise.

Conseils : Vérifiez que tous les organes de commande et les manches de la radio soient au neutre (Ailerons, profondeur et direction) et que le manche de gaz est en position moteur coupé. Vérifiez que les ailerons se lèvent et s'abaissent de la même valeur. Ce modèle a de bonnes trajectoires si les ailerons gauches et droits ont le même débattement.

- ❑ 1. Bougez les manches de l'émetteur pour vérifier que les gouvernes se déplacent correctement. Vérifiez avec le schéma ci-dessous. Si une gouverne réagit dans le mauvais sens, reportez-vous au manuel de votre émetteur pour modifier le sens d'action de la voie concernée.

 	<p>Incliner vers la gauche</p> <p>Incliner vers la droite</p>	 	<p>Ailerons</p>
 	<p>Cabrer</p> <p>Piquer</p>	 	<p>Profondeur</p>
 	<p>Lacet vers la gauche</p> <p>Lacet vers la droite</p>	 	<p>Direction et roulette de queue</p>

- ❑ 2. Réglez mécaniquement les palonniers des servos en veillant à ce qu'ils soient bien perpendiculaires aux boîtiers quand les commandes sont au neutre. Au besoin, ajustez le neutre avec la fonction sub-trim de votre émetteur (ou les trims si l'émetteur n'est pas programmable).
- ❑ 3. Le choix des trous sur les palonniers de servos et les guignols sont montrés sur le schéma qui suit. Vous pouvez vous référer au tableau pour vérifier les valeurs de débattements. Il est possible d'augmenter les débattements par exemple pour rendre l'avion plus acrobatique en déplaçant les commandes sur les palonniers ou sur les guignols. Avec un émetteur programmable, vous pouvez programmer des petits et des grands débattements pour un contrôle plus précis des débattements.



	Grands débattements	Petits débattements
Profondeur	25 mm vers le haut 25 mm vers le bas	15 mm vers le haut 15 mm vers le bas
Direction	25 mm vers la gauche 25 mm vers la droite	21 mm vers la gauche 21 mm vers la droite
Ailerons	28 mm vers le haut 28 mm vers le bas	17 mm vers le haut 17 mm vers le bas
Volets	Position décollage : baissés de 22 mm Position atterrissage : baissés de 45 mm	

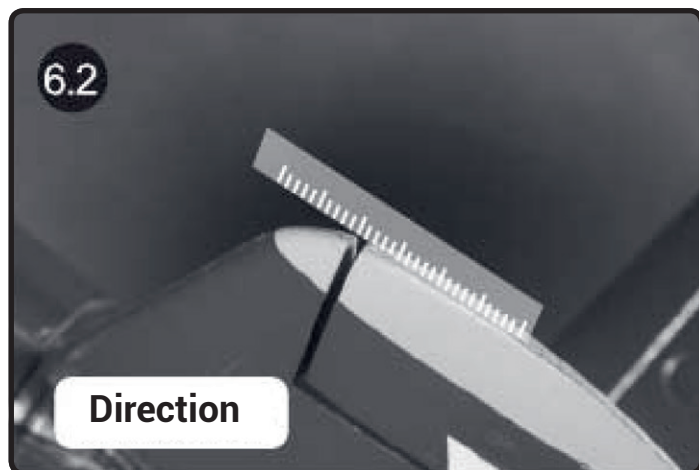
- ❑ 4. Alignez parfaitement les volets en position rentrée avec l'emplanture de l'aile en tournant dans un sens ou dans l'autre la chape. Alignez les ailerons avec les volets.
Note : Assurez les chapes en glissant le petit morceau de durit une fois l'alignement des gouvernes réalisé.



- ❑ 6. Alignez la roulette de queue avec l'axe du fuselage en ajustant la tringlerie au niveau de la cabine. Répétez l'étape 4 pour aligner la gouverne de direction avec la dérive.



- ❑ 5. Alignez le neutre de la gouverne de profondeur en ajustant la tringlerie dans le connecteur. Le bec débordant au bord d'attaque doit être parfaitement aligné avec le plan fixe du stabilisateur.
Note : Mettez un peu de frein filet sur la vis de pression du connecteur avant de la serrer.



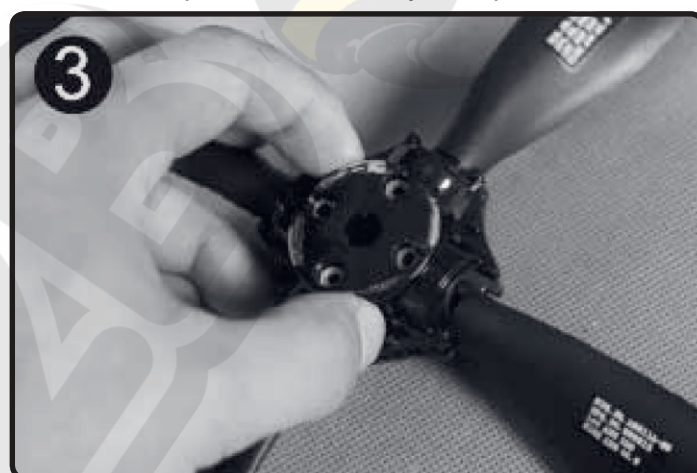
- ❑ 7. Vérifiez que le moteur répond à la commande des gaz et qu'il tourne en sens anti-horaire quand vous regardez l'avion de face. Sinon, vous devez inverser le sens de rotation en inversant deux des trois fils entre le moteur et le contrôleur.



- ❑ 2. Placez les pales sur la plaque arrière du moyeu, avec les stickers vers le haut. Note : La plaque arrière du moyeu possède un hexagone en creux.



- ❑ 3. Posez la partie avant du moyeu en place.



- ❑ 4. Encliquez le moyeu pour vous assurer que les deux moitiés sont parfaitement en position.



MONTAGE DE L'HÉLICE

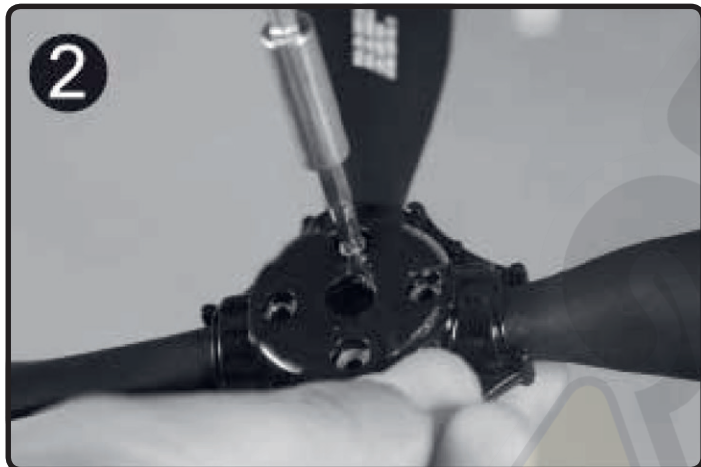
- ❑ 1. Voici le moyeu d'hélice et les pales.



- ❑ 5. Mettez les écrous nylstop en place dans les logements sous la face arrière du moyeu. **Note** : Maintenez les écrous en place durant tout le montage des pales.



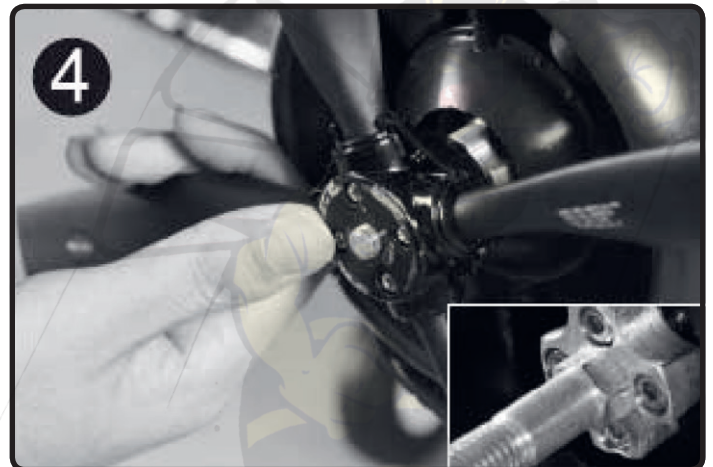
- ❑ 6. Mettez en place les vis à métaux fournies avec le moyeu, serrez-les.



- ❑ 7. Contrôlez l'hélice avant sa mise en place.



- ❑ 8. Placez le moyeu sur l'axe du moteur avec l'empreinte hexagonale venant se placer sur l'hexagone de l'adaptateur d'hélice.



- ❑ 9. Serrez le cône à la main et vérifiez qu'il est suffisamment serré.



ATTENTION : Avant d'essayer l'hélice, assurez-vous que l'avion est fermement maintenu au sol et que personne ni aucun objet ne se trouvent dans le champ de rotation de l'hélice. Vérifiez que le manche de gaz est en position "moteur coupé" avant de connecter la batterie.

MONTAGE DES ACCESSOIRES SUR L'AVION

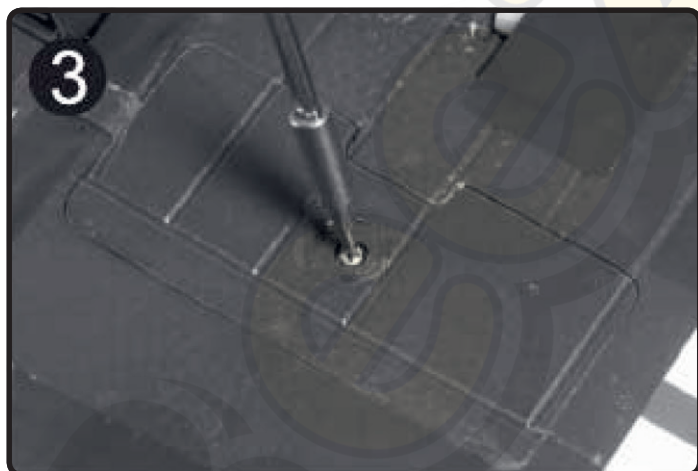
- ❑ 1. Fixez le récepteur sur la trappe sous l'ouverture de la verrière comme montré sur la photo.



- ❑ 2. Position de la batterie.



- ❑ 3. Démontez la plaque d'habillage sous l'aile.



- ❑ 4. Soulevez la plaque par le ruban adhésif placé à une extrémité de la plaque.



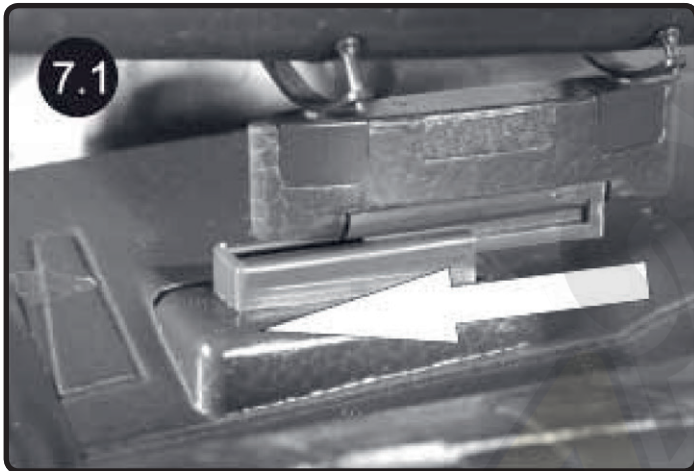
- ❑ 5. Montez le rail support de roquettes en place et fixez-le.



- ❑ 6. Collez les roquettes en place.
Conseil : Pour la voltige, nous conseillons de ne pas monter les roquettes ni les réservoirs ventraux.



- ❑ 7. Glissez les réservoirs ventraux dans le rack. Les deux réservoirs sont identiques, vous pouvez placer n'importe lequel sur chaque rack.



- ❑ 8. Collez les antennes en place selon la photo.



- ❑ 9. Collez le tube de pitot sous le saumon d'aile gauche.



CENTRAGE DU MODÈLE

Avant d'équilibrer votre modèle, assurez-vous qu'il est complètement assemblé, que l'accu est en place, et que le train est en position sortie.

- ❑ 1. Le centrage recommandé pour votre modèle est à 110 mm du bord d'attaque de l'aile mesurés à la liaison avec le fuselage.
- ❑ 2. Faites une marque discrète sur l'extrados de l'aile de chaque côté du fuselage.
- ❑ 3. Posez l'avion à l'envers sur vos doigts au niveau de ces marques ou utilisez un outil de centrage que vous trouvez dans les magasins spécialisés.
- ❑ 4. Le fuselage doit se maintenir horizontal ou pencher très légèrement vers l'avant. Ajustez la position de l'accu si nécessaire pour obtenir un équilibrage correct.

Attention : Ne branchez pas la batterie lors du contrôle du centre de gravité. Faites toujours le centrage avec le train en position sortie.



CARACTÉRISTIQUES ET PIÈCES DE RECHANGE

CARACTÉRISTIQUES

- Envergure : 1 400 mm
- Longueur : 1 240 mm
- Surface alaire : 38,7 dm²
- Poids en ordre de vol : environ 2 440 g
- Charge alaire : 63 g/dm²
- Ensemble radio conseillé : Minimum 6 voies
- Moteur : Brushless 4250 Kv540
- Contrôleur : Brushless 70A avec SBEC 5A
- Batterie : LiPo 4S 14,8V 2600 mAh 25C
- Servos : 6 x 17 g, 2 x 9 g
- Hélice : Quadripale maquette 14 x 8"

PIÈCES DÉTACHÉES

- SV-101 Fuselage
- SV-102 Voilure (Paire d'ailes avec base de train)
- SV-103 Dérive
- SV-104 Stabilisateur horizontal
- SV-105 Capot NACA partie 1 (Mousse)
- SV-106 Cabine (trappe en mousse, verrière transparente et buste de pilote)
- SV-107 Réservoirs ventraux (2)
- SV-108 Jeu de roquettes (8)
- SV-109 Moteur (4250 Kv 540)
- SV-110 Batterie (4S 14,8V 2600 mAh 25C)
- SV-111 Contrôleur (70A avec SBEC 5A)
- SV-112 Servo 9 g sens normal pour trappes de train droit
- SV-113 Servo 9 g sens inversé pour trappes de train gauche
- SV-114 Servo 17 g (pour toutes les gouvernes)
- SV-115 Pales d'hélice
- SV-116 Séquenceur de train
- SV-117 Système train principal (mécanismes avec jambes et roues)
- SV-118 E-Retracts (paire de mécanismes de rétraction de train)
- SV-119 Jambes de trains (Paire de jambes avec roues)
- SV-120 Jeu de roues (3)
- SV-121 Plaque moteur
- SV-122 Moyeu d'hélice
- SV-123 Trappes de train
- SV-124 Capot NACA partie 2 (Plastique)
- SV-125 Ensemble roulette de queue
- SV-126 Adaptateur d'hélice
- SV-127 Support moteur en X
- SV-128 Tringleries de commandes
- SV-129 Jeu de vis
- SV-130 Planche d'autocollants

Note : Les pièces détachées sont livrées sans les stickers.



SV-101



SV-102



SV-103



SV-104



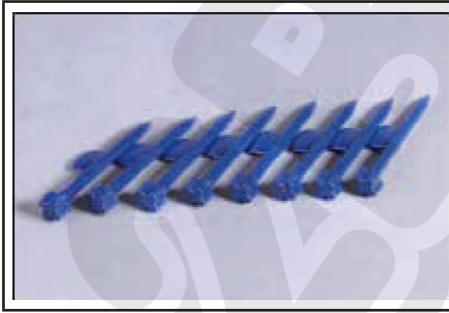
SV-105



SV-106



SV-107



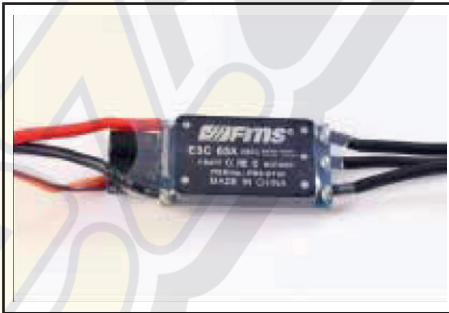
SV-108



SV-109



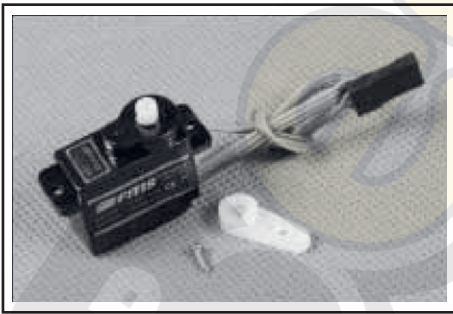
SV-110



SV-111



SV-112



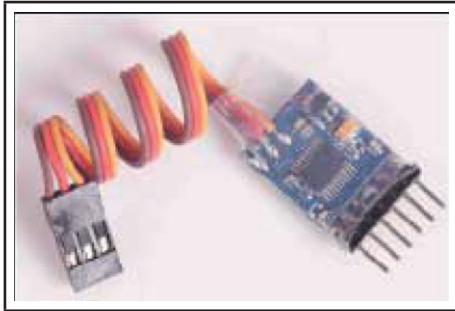
SV-113



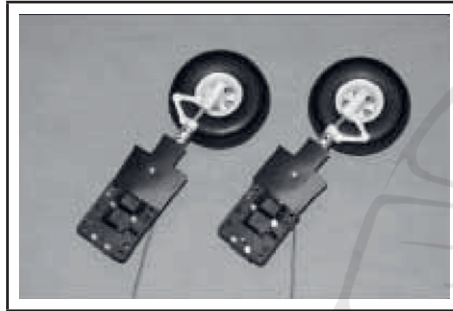
SV-114



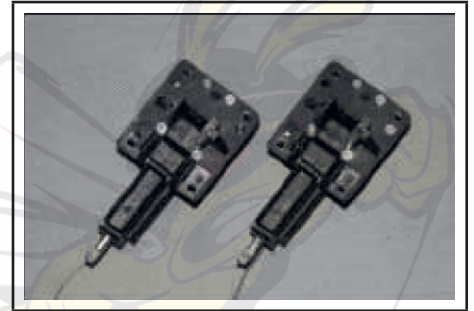
SV-115



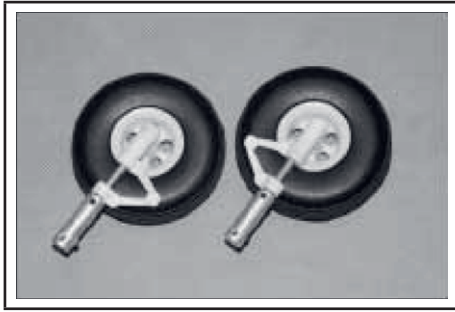
SV-116



SV-117



SV-118



SV-119



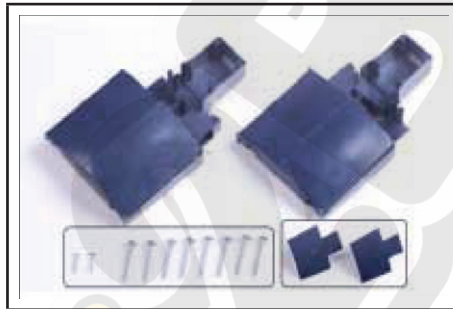
SV-120



SV-121



SV-122



SV-123



SV-124



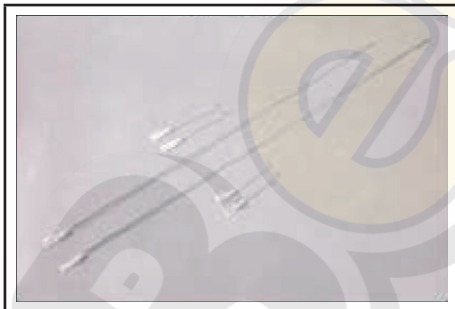
SV-125



SV-126



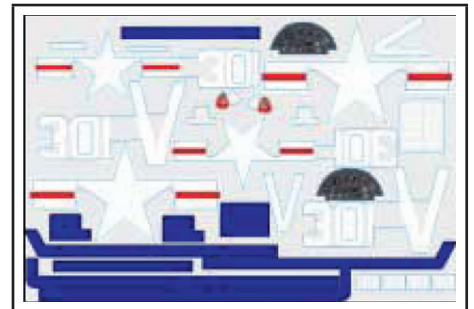
SV-127



SV-128



SV-129



SV-130

CHECK-LIST

Avant le premier vol de la journée :

- 1. Vérifiez que l'émetteur et l'accu de propulsion sont chargés à fond en suivant les instructions de leurs fabricants.
- 2. Vérifiez que l'hélice est correctement fixée.
- 3. Vérifiez la fixation du contrôleur et du récepteur.
- 4. Vérifiez l'ensemble des commandes (chapes, vis, écrous, etc.)
- 5. Faites un test de portée de votre ensemble radio.
- 6. Contrôlez le sens des gouvernes et les débattements.
- 7. Vérifiez que toutes les gouvernes sont au neutre.
- 8. Demandez à un aide de tenir l'avion et démarrez le moteur pour vérifier qu'il tourne rond. Vérifiez qu'il donne le plein gaz et qu'il se coupe bien.

SÉCURITÉ DES VOLS

- 1. Ne volez pas par vent fort ou le mauvais temps.
- 2. Ne volez jamais dans des zones peuplées, avec beaucoup de monde, des véhicules sur les routes proches ou des lignes électriques. Ne volez pas non plus à proximité d'aérodromes ou d'aéroports. Gardez-vous assez d'espace tout autour de vous pour voler et exploiter le modèle, car celui-ci peut évoluer à haute vitesse. N'oubliez pas que vous êtes responsable de la sécurité des autres.
- 3. Les enfants de moins de 12 ans doivent être assistés par un adulte. Le modèle n'est pas conseillé pour des enfants de moins de 14 ans.
- 4. Ne laissez jamais le chargeur à l'humidité.
- 5. Tenez le modèle à l'écart de sources de chaleur qui peuvent détruire la structure en expansé de l'avion, endommager les composants électroniques et les accus.
- 6. N'essayez pas d'attraper le modèle à la main quand il vole, et ne touchez pas à l'hélice.
- 7. Restez toujours en dehors du champ de rotation de l'hélice, même quand elle ne tourne pas, car il est facile de bouger par inadvertance le manche de gaz sur l'émetteur, ce qui peut faire démarrer le moteur instantanément.
- 8. Ne laissez jamais le modèle sans surveillance quand un accu est monté dedans. Des blessures peuvent être causées par des enfants ou des adultes non informés et qui peuvent allumer la radio.
- 9. Quand vous vous préparez à voler, allumez l'émetteur et vérifiez que le manche de gaz est en bas avant de brancher l'accu.

CONSEILS POUR LE PREMIER VOL

S'il s'agit de votre premier avion radiocommandé, vous avez intérêt à demander l'aide d'un pilote expérimenté pour vous assister lors du premier vol. Vous trouverez des personnes heureuses de vous aider dans les clubs d'aéromodélisme locaux. Vous pouvez aussi vous renseigner auprès de votre magasin local. Les vendeurs des magasins de modélisme savent en général où trouver de l'aide dans la région.

Que vous soyez ou non un pilote expérimenté, le premier vol d'un nouveau modèle radiocommandé est toujours un challenge. Même en ayant suivi à la lettre les instructions et réglé le neutre de toutes les gouvernes, le modèle aura probablement besoin d'être "trimé". Une fois le modèle en vol, montez tout de suite à une altitude de sécurité. De nombreux pilotes vous diront que la hauteur de sécurité "permet de faire trois erreurs". Réduisez la puissance à mi-gaz. Mettez l'avion en vol rectiligne et en palier. Quand vous trimez le modèle, tenez l'émetteur à hauteur des yeux, il est ainsi plus facile de voir à la fois le modèle et la position des trims. Le but du réglage des trims est que le modèle vole en palier et en ligne droite sans intervention sur les manches. Exemple, si le modèle monte, mettez du trim à piquer. S'il pique, mettez du trim à cabrer. Il peut être aussi utile de trimmer la direction et les ailerons. Faites autant de passages que nécessaire en mettant l'avion en ligne droite et en palier et en faisant les ajustements des trims jusqu'à ce que le modèle vole droit et à altitude constante.

Surveillez votre temps de vol avec un chronomètre (si votre radio en possède un, sinon, utilisez votre montre). Pour éviter un atterrissage moteur en panne, limitez le temps du premier vol à quatre minutes. Quand vous entendez l'alarme, posez votre avion aussi vite que possible.

ENTRETIEN COURANT

Rangez les accus LiPo dans un local frais et sec, dans un emballage ininflammable. Contrôlez périodiquement la tension des éléments. Ne laissez jamais la tension descendre sous la valeur minimum indiquée par le fabricant pour le stockage (valeur standard : 3,3 V par élément).

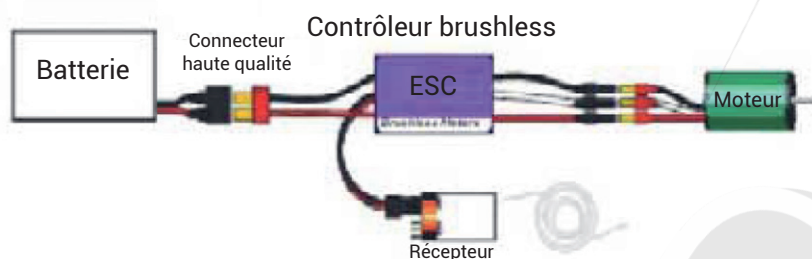
Les réparations de la mousse peuvent se faire avec de la colle thermofusible, de la cyano spéciale expansé ou de l'époxy 5 minutes.

MANUEL DU CONTRÔLEUR BRUSHLESS

CONNEXIONS

Le contrôleur électronique peut être connecté au moteur soit par des soudures, soit en utilisant des connecteurs de haute qualité. Utilisez toujours des connecteurs neufs, qui devront être soudés avec soin aux fils et isolés avec de la gaine thermorétractable. La longueur maximale des fils allant au pack d'accus ne doit pas dépasser 150 mm.

- Souder les fils du contrôleur avec ceux du moteur (ou soudez des connecteurs de haute qualité).
- Souder un connecteur adapté aux fils de la batterie.
- Isolez tous les connecteurs avec de la gaine thermorétractable.
- Brancher la prise "JR" sur la voie des gaz du récepteur.
- Les fils rouge et noir du contrôleur doivent être connectés respectivement avec les fils rouge et noir de la batterie.



CARACTÉRISTIQUES

Modèle	Courant en continu (A)	Courant en pointe (A) 10 s.	Nombre d'éléments NiXX / LiPo	Poids (g)	Sortie BEC	Dimensions (mm)	Programmable
6A	6 A	8 A	5-10 NC / 2-3 LiPo	5	5 V / 2A	13x21x4	Oui
12A	12 A	16 A	5-12 NC / 2-4 LiPo	8	5 V / 1 A	21x22x4	Oui
20A	20 A	30 A	5-12 NC / 2-4 LiPo	18	5 V / 3 A	13x21x4	Oui
30A	30A	40 A	5-12 NC / 2-4 LiPo	30	5 V / 3 A	23x42x6	Oui
35A	35 A	45 A	5-12 NC / 2-4 LiPo	47	5 V / 4 A	28x38x8	Oui
40A	40 A	50 A	5-12 NC / 2-4 LiPo	44	5 V / 3 A	28x38x8	Oui
45A	45 A	55 A	5-12 NC / 2-4 LiPo	42	5 V / 3 A	31x58x11	Oui
50A	50 A	70 A	5-18 NC / 2-6 LiPo	45	5.5 V / 5 A	31x58x11	Oui
60A	60 A	70 A	5-18 NC / 2-6 LiPo	50	5.5 V / 3 A	36x50x8	Oui
65A	65 A	85 A	5-18 NC / 2-6 LiPo	58	5.5 V / 5 A	30x56x11	Oui
70A	70 A	75 A	5-18 NC / 2-6 LiPo	56	5.5 V / 5 A	34x52x14	Oui
85A	85 A	100 A	5-18 NC / 2-6 LiPo	63	5.5 V / 5 A	34x52x14	Oui

PARTICULARITÉS

- Résistance interne extrêmement faible
- Super souple et linéarité des gaz précise
- Protection thermique contre les surcharges
- Coupure automatique des gaz en cas de perte du signal
- Supporte les moteurs tournant à haut régime
- Protection d'armement évitant un démarrage accidentel à la connexion
- Nouveau programme avancé

NOS CONTRÔLEURS PERMETTENT DE PROGRAMMER LES PARAMÈTRES SELON VOS BESOINS :

1. Programmation du frein (nous conseillons de n'utiliser le frein que pour les hélices à pales repliables)
2. Programmation du type de batterie (LiPo ou NiCd/NiMH)
3. Programmation de la tension de coupure en cas de tension faible
4. Restauration des paramètres d'usine
5. Programmation du Timing
6. Programmation du démarrage en douceur (pour moteurs avec réducteur ou hélicoptères)

7. Programmation du mode Governor (Hélicoptères)
8. Programmation du sens de rotation (horaire / antihoraire)
9. Programmation de la fréquence de découpage
10. Programmation du mode de coupure (réduction de puissance ou coupure immédiate)

RÉGLAGES

1. Frein : ON/OFF

- * ON - Active le freinage de l'hélice quand les gaz sont complètement coupés. Conseillé pour les hélices repliables.
- * OFF - Laisse l'hélice tourner librement quand les gaz sont coupés.

2. Type de batterie : LiPo ou NiCd/NiMH

- * NiCd/NiMH - Règle le seuil de tension basse pour les éléments NiCad ou NiMH.
- * LiPo - Règle le seuil de protection de tension basse pour les éléments LiPo et détecte automatiquement le nombre d'éléments du pack.

Note : En choisissant l'option NiCd/NiMH, le contrôleur bascule automatiquement le réglage du seuil de tension de coupure à une valeur de 65 % par défaut. Ce seuil de tension peut être modifié via la fonction de réglage du seuil de tension basse. le contrôleur va mesurer la tension initiale du pack lors de la connexion et se servira de cette mesure pour régler le seuil de tension de coupure.

3. Seuil de tension de coupure : Bas / Moyen / Haut

1) Pour les batteries Li-XX, le nombre d'éléments est calculé automatiquement et aucune entrée n'est nécessaire de la part de l'utilisateur en dehors de définir le type de batterie. Le contrôleur propose 3 options de réglage du seuil : Bas (2,8 V), Moyen (3,0 V) et Haut (3,2 V). Par exemple, la tension de coupure pour un pack LiPo 3S 11,1V sera de 8,4 V (Bas), 9,0 V (Moyen) ou 9,6 V (Haut).

2) Pour les batteries Ni-XX, les options Bas/Moyen/Haut correspondent à 50 % / 60% / 65% de la tension initiale du pack lors de la connexion. Par exemple, si la tension d'un pack NiMH 6 éléments chargé à fond est de $6 \times 1,44 \text{ V} = 8,65 \text{ V}$, alors l'option "Bas" sera de $8,65 \times 50 \% = 4,3 \text{ V}$, l'option "Moyen" sera de $8,65 \times 60 \% = 5,19 \text{ V}$ et l'option "Haut" sera de $8,65 \times 65 \% = 5,62 \text{ V}$.

4. Réinitialisation aux valeurs d'usine

Restaure les paramètres d'usine :

- Frein : Off
- Type de batterie : LiPo avec détection du nombre d'éléments
- Seuil de tension de coupure : Moyen (3.0 V / 60%)
- Timing : Automatique
- Démarrage en douceur : Moyen
- Mode Governor : OFF
- Fréquence : 16 kHz
- Type de coupure : Réduction de puissance

5. Réglage du Timing : Automatique / Bas / Haut

- * Automatique : règle automatiquement un timing optimisé
- * Bas (7-22°) - Réglage pour la majorité des moteurs à 2 pôles
- * Haut (22-30°) - Réglage pour moteurs à 6 pôles ou plus.

Dans la plupart des cas, le mode automatique marche bien avec tous types de moteurs. Toutefois, pour un haut rendement, nous conseillons le timing bas pour les moteurs à deux pôles (en général des inrunners) et le timing haut pour les moteurs à 6 pôles ou plus (cas courant des outrunners). Pour un plus haut régime, le timing haut peut être choisi. Nous conseillons de consulter les recommandations des fabricants des moteurs si vous êtes indécis.

Note : Testez votre moteur au sol après tout changement du timing.

6. Accélération au démarrage : Très douce / Douce / Normale

- * Très douce : Accélération initiale sur 1,5 seconde afin de laisser le réducteur monter en régime. Pour motorisations avec réducteur et pour hélicoptères.
- * Douce : Accélération initiale sur 1 seconde afin de laisser le réducteur monter en régime. Pour motorisations avec réducteur et pour hélicoptères.
- * Normale : Accélération rapide et réponse linéaire des gaz. Pour hélices montées en direct sur l'axe du moteur.

7. Contrôle actif du régime moteur (Mode Governor pour hélicoptère)

- * Contrôle de régime désactivé
- * **Première plage :** Il y a un délai de 5 secondes du premier démarrage jusqu'au plein régime, mais si les gaz sont coupés après le démarrage, le démarrage suivant sera normal.
- * **Deuxième plage :** Il y a un délai de 15 secondes du premier démarrage jusqu'au plein régime, mais si les gaz sont coupés après le démarrage, le démarrage suivant sera normal.

Note : Une fois le mode Governor activé, les fonctions "Frein" et "Type de coupure en cas de tension faible" sont automatiquement réglées sur "pas de frein" et "réduction progressive de puissance", quels que soient les choix faits avant.

8. Sens de rotation : Inversion

Dans la plupart des cas, on inverse le sens de rotation en intervertissant deux fils entre le moteur et le contrôleur. Toutefois, dans le cas où les fils sont directement soudés, il est possible d'inverser le sens en modifiant la valeur de ce réglage sur le contrôleur.

9. Fréquence de découpage : 8 kHz / 16 kHz

- * 8 kHz - Règle la fréquence de découpage du contrôleur pour les moteurs à 2 pôles (comme les inrunners).
- * 16 kHz - Règle la fréquence de découpage du contrôleur pour les moteurs avec plus de 2 pôles (comme les outrunners).

Bien que 16 kHz soit plus efficace avec nos moteurs Thrust, le réglage par défaut est sur 8 kHz du fait du bruit RF plus élevé causé à 16 kHz.

10. Type de coupure en cas de tension faible : Réduction de puissance / Coupure franche

- * Réduction de puissance : Le contrôleur réduit la puissance quand la tension de coupure sélectionnée est atteinte (conseillé).
- * Coupure franche : Le contrôleur coupe immédiatement le moteur quand la tension de coupure sélectionnée est atteinte.

SIGNAUX SONORES DU MODE DE PROGRAMMATION

Signaux sonores du mode de programmation	Fonctions du contrôleur
0 Calibrage des gaz (Dans les 4 premières secondes) ● ● ● ●	
1 Frein _ * _ * _ * _ *	Frein ON/OFF
2 Type d'accu ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~	NiCd LiPo
3 Seuil de tension de coupure * _ * _ * _ * _ * _ * _ * * _ _ * _ * _ * _ * _ * _ * * _ _ _ * _ * _ _ * _ * _ _ * _ *	Bas - 2,8 V - 50 % Moyen - 3,0 V - 60 % Haut - 3,2 V - 65 %
4 Réinitialisation aux valeurs d'usine - - - -	Réinitialisation
5 Réglage de Timing -	Automatique (7-30°) Faible (7-22°) Fort (22-30°)
6 Mode de démarrage en douceur V	Très doux Accélération douce Accélération rapide
7 Mode governor _ * _ * _ * _ * _ _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ * _ *	Governor off Hélico première plage Hélico deuxième plage
8 Sens de rotation du moteur W W W W	Normal/Inversé
9 Fréquence de découpage // // // // \\ \\ \\ \\	8 kHz 16 kHz
10 Type de coupure en cas de tension faible _ [x] _ [x] _ [x] _ [x] [x] _ [x] _ [x] _ [x] _	Réduction de puissance Coupure franche

UTILISATION DE VOTRE NOUVEAU CONTRÔLEUR

Une polarité incorrecte ou un court-circuit endommageront le contrôleur. Aussi est-il de votre responsabilité de contrôler et reconstruire que tous les connecteurs ont les bonnes polarités et sont fermement assemblés AVANT de brancher la batterie.

ALERTES SONORES

Le contrôleur est équipé d'alarmes sonores pour prévenir de conditions anormales lors de la mise sous tension.

Si le contrôleur ne peut pas entrer en mode de fonctionnement après la mise sous tension, cela signifie que vous n'avez pas réalisé le calibrage des gaz.

1. Bips continus (****) - Indique que le manche de gaz n'est pas en position mini. (Gaz coupés)
2. Bips uniques séparés par une pause d'une seconde (* * * *) - Indique que la tension de la batterie n'est pas dans la plage admissible. (Le contrôleur vérifie automatiquement la tension de la batterie une fois la batterie connectée)
3. Bips uniques séparés par une pause courte (* * * *) - Indique que le contrôleur est incapable de détecter un signal normal venant du récepteur.

FONCTIONS INTELLIGENTES DE SÉCURITÉ INTÉGRÉES AU CONTRÔLEUR

1. Protection contre la surchauffe : Si la température du contrôleur dépasse 110 °C, le contrôleur réduit la puissance de sortie pour lui permettre de refroidir.
2. Protection contre la perte du signal des gaz : Le contrôleur réduit automatiquement la puissance de sortie vers le moteur quand il détecte une perte du signal des gaz de 2 secondes. Une perte de signal de 2 secondes supplémentaires coupe automatiquement la puissance du moteur.

PREMIÈRE MISE EN MARCHÉ DU CONTRÔLEUR ET CALIBRAGE AUTOMATIQUE DES GAZ

Le contrôleur est doté d'un calibrage automatique des gaz pour offrir la réponse des gaz la plus souple et la meilleure résolution sur toute la plage des gaz de votre émetteur. Cette étape se fait une fois pour permettre au contrôleur d'apprendre et enregistrer la plage de signal des gaz de votre émetteur et elle ne sera à refaire que si vous changez d'émetteur.

1. Allumez votre émetteur et mettez le manche de gaz sur "plein gaz".
2. Branchez la batterie au contrôleur. **Attendez 2 secondes, le moteur va émettre deux bips, placez alors le manche de gaz sur la position "moteur coupé". Le moteur émet alors un bip, ce qui indique que le contrôleur a enregistré la plage du signal des gaz de votre émetteur.**

Les gaz sont maintenant calibrés et le contrôleur est prêt à l'emploi.

PROCÉDURE NORMALE D'ALLUMAGE DU CONTRÔLEUR

1. Allumez votre émetteur et placez le manche de gaz en position "moteur coupé".
2. Branchez le pack de batteries sur le contrôleur.
3. Lors de la mise sous tension, le contrôleur émet deux jeux de signaux sonores indiquant le statut de la programmation :
 - * La première série de sons indique le nombre d'éléments du pack LiPo connecté, ainsi, 3 bips (***) indiquent un pack 3 éléments, 4 bips (****) indiquent un pack 4 éléments LiPo.
 - * La seconde série de sons indique l'état du frein : Un bip (*) pour frein actif et deux bips (**) pour frein désactivé.
 - * Le contrôleur est prêt à fonctionner.

ENTRÉE DANS LE MODE DE PROGRAMMATION

1. Allumez votre émetteur et placez le manche de gaz en position "plein gaz".
2. Branchez le pack de batteries sur le contrôleur.
3. Attendez d'entendre deux bips courts (_ _) confirmant l'entrée dans le mode de programmation.
4. Si dans les 5 secondes, le manche de gaz est abaissé en position gaz coupés, un son est émis indiquant que le calibrage des gaz a été modifié. Si le manche de gaz est laissé en position plein gaz au-delà des 5 secondes, le contrôleur démarre une séquence d'une fonction et ses options associées à une autre. Reportez-vous au tableau en page de gauche pour avoir la correspondance entre les sons et les fonctions.
5. Quand le son correspondant à la fonction ou une option est atteint, abaissez complètement le manche des gaz. Le contrôleur émet deux bips confirmant que le nouveau réglage est enregistré.
6. Le contrôleur ne permet de régler qu'une fonction à la fois. Toutefois, si vous avez à modifier d'autres fonctions, débranchez la batterie et attendez 5 secondes avant de rebrancher la batterie et de reprendre les étapes précédentes.

CONSIGNES DE SÉCURITÉS GÉNÉRALES

Ne montez pas l'hélice (avions, motoplans) ou le pignon moteur (hélicoptère) sur le moteur lors des essais du contrôleur ou durant les contrôles et réglages de la radio. Ne montez l'hélice ou le pignon qu'après vous être assuré que tous les réglages de votre radio sont corrects.

- N'utilisez jamais d'éléments de batterie endommagés ou poinçonnés.
- N'utilisez jamais de packs de batterie dont vous savez qu'ils surchauffent.
- Ne mettez jamais en court-circuit les bornes du moteur ou de la batterie.
- Utilisez toujours des matériaux isolants adaptés pour isoler les fils et les connecteurs.
- Utilisez toujours des connecteurs et des fils de section adaptée.
- Ne dépassez pas le nombre d'éléments ou de servos spécifié pour votre contrôleur.

Une erreur de polarité sur la batterie endommage le contrôleur et annule la garantie.

- Installez le contrôleur à un endroit adapté avec une ventilation adéquate. Le contrôleur a une protection contre la surchauffe intégrée qui coupera immédiatement le moteur si la température dépasse les 110 °C.
- N'utilisez que des batteries supportées par le contrôleur et assurez-vous de la polarité avant de les brancher.
- Allumez toujours votre émetteur en premier et vérifiez que le manche de gaz est en position "gaz coupés" avant de brancher la batterie.
- N'éteignez jamais votre émetteur tant que la batterie est connectée au contrôleur.
- Branchez votre pack d'accus juste avant de voler et ne laissez jamais la batterie connectée après le vol.
- Portez votre modèle avec d'infinies précautions une fois la batterie connectée et tenez-vous toujours hors du champ de l'hélice. Ne restez pas en face de l'hélice ni dans le plan de rotation.
- N'immergez pas le contrôleur dans l'eau quand il est sous tension.
- Volez sur des sites autorisés et respectez les règles en vigueur dans votre pays et sur votre terrain de modélisme.

DÉPANNAGE

Problème	Raison probable	Action
Le moteur ne fonctionne pas, mais des signaux sonores de détection du nombre d'éléments sont entendus après mise sous tension du contrôleur.	Le calibrage des gaz du contrôleur n'a pas été réalisé.	Effectuez le calibrage de la plage des gaz.
Le moteur ne fonctionne pas et aucun son n'est audible après avoir branché l'accu. Les servos ne fonctionnent pas non plus.	Connexion défectueuse entre l'accu et le contrôleur	Nettoyez ou remplacez les connecteurs.
	Pas d'alimentation	Remplacez l'accu par un pack complètement chargé
	Soudures sèches des connecteurs	Refaites les soudures des connecteurs
	Mauvaise polarité des cordons	Vérifiez la polarité des cordons
	Cordon de signal des gaz branché à l'envers sur le récepteur	Vérifiez le sens de branchement du connecteur de la voie des gaz sur le récepteur.
	Contrôleur en panne	Remplacez le contrôleur
Le moteur ne fonctionne pas et aucun son n'est audible après avoir branché l'accu, mais les servos fonctionnent. Le moteur ne fonctionne pas après mise sous tension du contrôleur. Une alarme sonore avec des doubles bips est émise (** ** **).	Connexion défectueuse entre l'accu et le contrôleur	Nettoyez ou remplacez les connecteurs.
	Bobinage du moteur brûlé	Remplacez le moteur
	Soudures sèches des connecteurs.	Refaites les soudures des connecteurs
	La tension n'est pas dans la plage acceptable.	Remplacez l'accu par un pack complètement chargé. Vérifiez la tension du pack d'accus.
Le moteur ne fonctionne pas après mise sous tension du contrôleur. Une alarme sonore avec des bips simples entrecoupés de pauses courtes est entendue (* * *).	Le contrôleur ne parvient pas à détecter le signal des gaz du récepteur.	Vérifiez que le cordon du contrôleur est bien connecté à la voie des gaz du récepteur. Vérifier l'émetteur et le récepteur pour vous assurer de la sortie du signal des gaz. (Branchez un servo de rechange pour vérifier le fonctionnement de la voie des gaz)
Le moteur ne fonctionne pas après mise sous tension du contrôleur. Une alarme sonore avec des bips continus (****).	Le manche de gaz n'est pas en position minimum.	Placez le manche de gaz à la position minimum.

<p>Le moteur ne fonctionne pas après mise sous tension du contrôleur. Le contrôleur émet deux sons longs suivis de deux bips (_ _ * *).</p>	<p>La voie des gaz est inversée et a provoqué l'entrée en mode de programmation du contrôleur.</p>	<p>Entrez dans le menu d'inversion du sens des voies de l'émetteur et inversez le sens de la voie des gaz Note : Sur les émetteurs Futaba, la voie des gaz doit être inversée.</p>
<p>Le moteur tourne à l'envers.</p>	<p>Mauvaises polarités entre le moteur et le contrôleur.</p>	<p>Inverser deux des trois fils entre le moteur et le contrôleur, ou accédez à la fonction de sens de rotation dans la programmation du contrôleur pour modifier le paramètre du sens de rotation.</p>
<p>Le moteur s'arrête en plein vol</p>	<p>Perte du signal des gaz.</p>	<p>Vérifiez le bon fonctionnement de votre ensemble radio. Vérifiez la position du contrôleur et du récepteur et le cheminement de l'antenne du récepteur et des câbles du contrôleur. Il doit y avoir une séparation suffisante pour éviter les interférences. Placez un ferrite sur le cordon des gaz du contrôleur.</p>
<p>Le moteur s'arrête</p>	<p>La tension du pack d'accus a atteint le seuil de protection.</p>	<p>Posez immédiatement le modèle et remplacez le pack d'accus.</p>
	<p>Possible mauvaise connexion des câbles.</p>	<p>Vérifiez l'état des câbles de connexion.</p>
<p>Le moteur redémarre anormalement. Le contrôleur surchauffe.</p>	<p>Possibles interférences sur le site de vol.</p>	<p>Le fonctionnement normal du contrôleur peut être affecté par des interférences RF. Redémarrez le contrôleur pour retrouver un fonctionnement normal au sol et vérifier si ça se reproduit. Si le problème persiste, vérifiez le fonctionnement sur un autre site de vol.</p>
	<p>Ventilation insuffisante</p>	<p>Repositionnez le contrôleur pour assurer une meilleure ventilation.</p>
	<p>Servos soutirant trop de courant et surchargeant le contrôleur.</p>	<p>Utilisez des servos de taille compatible avec le contrôleur. Le courant tiré du BEC doit rester dans les limites du BEC.</p>
	<p>Moteur ou hélice surdimensionné</p>	<p>Réduisez la taille de l'hélice ou du moteur.</p>

Note importante

Attention : Une batterie LiPo 5S dépasse largement la capacité du contrôleur et du moteur et entraînera une panne du contrôleur en vol. Une batterie 5S entraînera une perte de contrôle totale, amenant à des risques d'accident grave. Merci de ne pas utiliser de batterie LiPo 5S (18,5 V) ou plus avec ce produit.

 **FMS**®


Beez2B

E-Mail : info@fmsmodel.com
<http://www.fmsmodel.com>