

GUIDE DU PROPRIETAIRE DE MOTEURS QUATRE TEMPS RCV SP

Félicitations pour l'achat d'un moteur RCV. Avec un minimum de soin, ce RCV SP peut vous offrir des années de fonctionnement sans souci. Certains aspects des moteurs RCV diffèrent des moteurs conventionnels aussi, même si vous êtes un modéliste expérimenté, veuillez lire attentivement la totalité de ce guide, prêtant une attention toute particulière aux RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES ci-dessous avant même de tenter de faire fonctionner votre moteur. En cas de doute, contactez RCV Engines Ltd pour avis.

SECTION 1

RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES

S'ASSURER QUE LE MOTEUR EST SOLIDEMENT MONTE

Les efforts de torsion résultant du couple exercé par une propulsion réduite étant plus importants qu'il est usuel demandent que le moteur soit très solidement fixé sur le fuselage ou le banc d'essai. La construction du fuselage, notamment au niveau de la cellule moteur, doit être très rigide (garder cela à l'esprit lors du choix d'un modèle) et le banc d'essai utilisé suffisamment résistant. Des conseils plus précis sur les spécifications pour bancs d'essais peuvent être obtenus de RCV et/ou se reporter pour détails à notre site Internet. Presque invariablement un excès de vibrations est dû à un moteur légèrement desserré, aussi on montera toujours une contreplaque métallique (telle que celle fournie avec le moteur) prenant en sandwich la cloison supportant le moteur, ce, afin d'éviter que les écrous viennent à passer au travers de cette dernière (voir Section 4 et Section 6).

TOUJOURS RECOURIR AU DEMARRAGE « DERRIERE L'HELICE »

Nous vous conseillons sinon vous recommandons fortement de profiter en toute circonstance des avantages exclusifs du mode de démarrage « derrière l'hélice ». Pour ce faire, on utilisera un démarreur électrique de forte puissance (ayant inversé sa polarité pour un fonctionnement dans le sens horaire) muni d'un embout adapté tel que celui que nous proposons en option (voir Section 4).

TOUJOURS UTILISER UN CONNECTEUR BOUGIE ALIMENTE A DISTANCE

.Ne pas utiliser une pince à bougie conventionnelle, la bougie étant bien trop près de l'hélice pour une utilisation en sécurité (voir Section 4).

TOUJOURS UTILISER UN CARBURANT DE TYPE RECOMMANDE

Nous vous recommandons d'utiliser un carburant à base de Méthanol contenant 10 % de Nitrométhane avec une teneur en huile de 15% ne comprenant pas plus de 6% d'huile de castor. Eviter l'utilisation de carburants contenant plus de 6% d'huile de castor car ils pourraient être cause d'un fonctionnement irrégulier (voir Section 3).

N'UTILISER QUE LES BOUGIES RECOMMANDEES

Nous recommandons fortement l'utilisation de bougies OS type F, le montage de bougies non préconisées pouvant notamment produire une chute significative de performance lorsque la bougie n'est plus alimentée (voir Section 3).

N'UTILISER QUE DES HELICES A GROS PAS

Le pas d'hélice doit être normalement compris entre 10 et 14. L'hélice ne tournant qu'à la moitié de la vitesse habituelle, le pas d'hélice d'un RCV SP doit avoir un pas double de celui normalement requis pour un moteur conventionnel (voir Section 4 et Section 5).

REGLER CORRECTEMENT LE CARBURATEUR

A la livraison, l'aiguille de ralenti est réglée « gras ». Pour obtenir un fonctionnement régulier la richesse devra être réglée suivant instructions (voir Section 5).

S'ASSURER QUE L'ECHAPPEMENT EST CORRECTEMENT SERRE

Serrer la pipe d'échappement et le silencieux en utilisant la procédure recommandée (voir Section 4).

ASSURER UN REFROIDISSEMENT ADEQUAT

Les formes profilées d'un moteur RCV permettent une installation sous capot impeccable, toutefois on devra ménager un dispositif de refroidissement adapté (voir Section 6).

LIRE LA TOTALITE DE CE GUIDE AVANT MISE EN ROUTE DE VOTRE MOTEUR RCV

SECTION 2

A RECEPTION DE VOTRE MOTEUR

Nous avons pris toutes précautions afin que le moteur vous parvienne en parfaite condition. Si ce n'est pas le cas, veuillez s'il vous plaît nous en aviser dès que possible. Votre colis devrait contenir les éléments suivants :

- Moteur RCV série SP
- Contreplaque et visserie
- Pipe d'échappement et silencieux
- Vis d'entraînement de rechange
- Bon de garantie (à compléter et à nous retourner immédiatement)
- Liste des pièces détachées
- Adaptateur de démarrage (en option)

Veuillez noter que :

1. Votre moteur est couvert d'un léger film d'huile afin de le protéger durant son transit.
2. Les moteurs RCV paraissent quelque peu différents des moteurs conventionnels. Le moteur RCV SP étant réduit, l'engrenage peut émettre un « clic » aux points morts haut et bas lorsqu'on le fait tourner à la main les premières fois.
3. Le cylindre rotatif peut également paraître un peu dur et un léger suintement d'huile peut apparaître au pourtour du palier de la vis d'entraînement.

Tous ces points sont tout à fait normaux et ne constituent pas des signes révélateurs d'un quelconque problème.

SECTION 3

CHOIX DES BOUGIES, CARBURANTS ET HELICES

BOUGIES

- Parce que la bougie sur le RCV SP est périodiquement occultée par le cylindre rotatif, le choix de celle-ci est plus critique que pour des moteurs conventionnels et le montage d'une bougie non préconisée peut produire une chute significative des performances lorsque la batterie de préchauffage est déconnectée. **Il est très fortement recommandé de ne monter que des bougies de marque OS type F.**
- NE PAS UTILISER D'AUTRE BOUGIE. Une bougie de marque et/ou de type différent pourrait notamment faire saillie et bloquer le moteur, endommageant la surface du cylindre rotatif.

CARBURANTS

- Nous recommandons l'utilisation d'un carburant à 10 % de Nitrométhane. Un carburant avec une teneur en Nitro trop basse produirait une baisse de régime significative lorsque la batterie de préchauffage sera déconnectée et un ralenti non-fiable. Un carburant à la teneur en Nitro supérieure à 10% paraît ne pas offrir d'amélioration des performances. Les carburants doivent avoir une teneur en huile de 15% minimum et ne comprenant **pas plus de 6%** d'huile de castor. Le carburant Model Technics Duraglo (mélange comprenant : 6% d'huile de castor, 9% d'huile synthétique, 10% de Nitrométhane et 75% de Méthanol) a été utilisé pour l'ensemble des essais au banc et vols effectués à ce jour et a donné de bons résultats. Les utilisateurs ne pouvant se procurer ce carburant particulier se renseigneront utilement auprès d'un magasin spécialisé afin d'obtenir un carburant équivalent, disponible localement (aux USA, vous pouvez contacter Wilcat Fuels au 859-885-56-19 pour avis ou recherche d'équivalent).

HELICES

- En raison du rapport de réduction de 2:1, les hélices tournent à la moitié du nombre de tours par minute (T / mn) auquel vous pourriez normalement vous attendre, aussi les hélices utilisées sont non seulement d'un diamètre plus grand que ceux que vous adopteriez pour un moteur conventionnel mais aussi d'un pas deux fois plus grand, ce, afin de maintenir une vitesse de vol équivalente. Se reporter aux tailles d'hélices recommandées (voir Section 4 et Section 5).

SECTION 4

DEMARRAGE

PROCEDURE RECOMMANDEE POUR LE MONTAGE DE L'ECHAPPEMENT

- Utiliser une clé mixte à déport (ou deux clés : l'une clé à fourche et l'autre à œil déporté) de 12 mm pour le RCV 60-SP, de 14 mm pour les RCV 90 et 120-SP. Démontez l'ensemble pipe - silencieux en desserrant l'écrou de blocage du silencieux avec la clé à fourche puis en dévissant le silencieux. Visser sans la bloquer la pipe d'échappement munie de son écrou de blocage dans le taraudage de la lumière d'échappement puis glisser la clé à œil le long de la pipe pour la positionner sur l'écrou. Orienter la pipe d'échappement à l'angle désiré puis serrer fermement l'écrou. Retirer la clé en la glissant en sens inverse. Revisser le silencieux à l'extrémité de la pipe et serrer son écrou de blocage avec la clé à fourche. Il est préférable de contrôler sinon d'effectuer les serrages « moteur chaud », c'est à dire lorsque les filetages sont dilatés.

INSTALLATION DU MOTEUR SUR UN BANC D'ESSAI

- Monter le moteur en position radiale sur un support vertical approprié. Fixer le moteur au moyen de boulons M4 et d'une contreplaque métallique. Ne pas utiliser de vis à bois ou de vis auto-taraudeuses (voir Section 6).
- ATTENTION ! MENAGEZ-VOUS UN BON ACCES MOTEUR PAR L'ARRIERE. Vous devez vous assurer que la totalité des opérations de démarrage et de réglage du moteur peut être réalisée en l'arrière de l'hélice.
- Assurez-vous que l'établi sur lequel le moteur est installé ne peut basculer sous l'effet de la poussée moteur.
- Monter pour le rodage une hélice convenablement dimensionnée, RCV vous recommande :
 - . RCV 60-SP : type APC 16 x 12 (hélice bipale)
 - . RCV 90-SP : type APC 18 x 12 (hélice bipale)
 - . RCV 120-SP : type APC 20 x 12 (hélice bipale)

COTES DE MONTAGE

| | 60-SP | 90-SP | 120-SP |
|----------|--------|--------|--------|
| A | 52 mm | 56 mm | 70 mm |
| B | 15 mm | 16 mm | 20 mm |
| C | 4,5 mm | 4,5 mm | 4,5 mm |
| D | 41 mm | 44 mm | 54 mm |
| E | 30 mm | 32 mm | 40 mm |
| F | 63 mm | 67 mm | 79 mm |
| G | 59 mm | 63 mm | 77 mm |

RACCORDEMENT DE LA BOUGIE

NE PAS UTILISER DE PINCE A BOUGIE CONVENTIONNELLE. Ceci est très important car la bougie est extrêmement proche de l'hélice. LA BOUGIE DOIT TOUJOURS ETRE CABLEE AU MOYEN D'UNE ALIMENTATION A DISTANCE, le connecteur d'alimentation placé à bonne distance de l'hélice.

METHODE DE DEMARRAGE

LE DEMARRAGE DOIT TOUJOURS ETRE EFFECTUE EN ARRIERE DE L'HELICE EN UTILISANT UN DEMARREUR ELECTRIQUE POUR MODELES DE FORTE PUISSANCE APPLIQUE A LA VIS DE DEMARRAGE ENTRAINANT LE VILEBREQUIN AU MOYEN D'UN ADAPTATEUR. Un tel adaptateur convenant à la plupart des démarreurs est disponible en option auprès de RCV Engines Ltd.

CONSEILS & TRUCS POUR LA PROCEDURE DE DEMARRAGE « DERRIERE L'HELICE »

1. Toujours opérer par l'arrière du moteur. Toujours porter des lunettes de sécurité lors du démarrage et pendant le fonctionnement de votre moteur.
2. Le vilebrequin doit être tourné dans le sens horaire, c'est à dire dans le sens contraire de la rotation normale de l'hélice. Ceci réclame l'inversion de la polarité du démarreur en intervertissant les fils de branchement.
3. Dans le cas d'un moteur neuf ou par grand froid, le moteur peut paraître un peu « dur » jusqu'à que l'on ait passé un réservoir ou deux ; rien de tel qu'une bonne batterie 12 V et un démarreur de qualité pour faire passer la compression au récalcitrant. Il est toutefois possible de réduire l'effort demandé au démarreur en appliquant la procédure suivante.
Premièrement : BOUGIE HORS TENSION, obturer le carburateur avec un doigt et tourner l'hélice à la main plusieurs fois pour « gaver » le moteur tout en le lubrifiant.
Deuxièmement : TOUJOURS AVEC LA BOUGIE HORS TENSION et immédiatement avant d'essayer de faire partir le moteur, tourner l'hélice jusqu'à ce que le moteur ait juste passé la compression. Ceci permet au démarreur de lancer le moteur avant d'atteindre le temps de compression suivant.
4. Pour les besoins du premier démarrage, nous recommandons d'ouvrir l'aiguille principale à deux tours. Au démarrage, veillez toujours à ce que le moteur soit en position « gaz réduits » (ouverture boisseau de 1/8 à 1/4). La position « pleins gaz » rend le moteur difficile à entraîner et lorsqu'il partira peut faire que la tige de l'adaptateur de démarrage échappe de la tête de la vis d'entraînement.
5. Ayant réalisé l'installation telle que nous l'avons décrite, vous pouvez maintenant démarrer le moteur. Mettre la bougie sous tension. S'assurer que le carburant traverse bien le carburateur et que l'aiguille est à la bonne ouverture. Insérer avec précaution la tige de l'adaptateur dans la tête de la vis d'entraînement, vous dégageant légèrement vers l'arrière de façon à vous assurer que vous êtes bien hors du prospect de l'hélice. Tenir le démarreur fermement mais sans peser dessus puis actionner. Le moteur doit immédiatement tourner à bonne vitesse et faire allumage en quelques secondes.
6. **En aucune circonstance vous devez laisser tourner le moteur s'il n'allume pas car cela peut lui causer des dommages.** Dès les tous premiers prototypes, le RVC SP s'est montré excellent au démarrage. Si le moteur ne veut pas partir, toujours se rappeler qu'il y a obligatoirement une explication logique à cela. Vérifier en particulier que la bougie convient et que le carburant pénètre bien. Si le carburant ne paraît pas passer, dévisser l'aiguille de ralenti de 1/2 tour.
7. Si le démarreur ne parvient pas à faire tourner le moteur, le retirer, mettre la bougie hors tension, tourner l'hélice pour ramener le moteur au point mort haut, refermer légèrement le boisseau pour réduire l'effort du à la compression, remettre la bougie sous tension et essayer une nouvelle fois. Si vous rencontrez des problèmes de démarrage moteur, contacter RCV qui sera heureux de vous aider.

8. Lors des premières mises en route dans un avion il est préférable de procéder au démarrage sans que le nez soit monté afin de vous habituer à la configuration. Si vous effectuez le démarrage à travers une ouverture ménagée dans le capot, il serait avisé de fixer côté intérieur un anneau de renforcement en métal (rondelle ou similaire). Ainsi vous ne risquerez pas d'endommager votre capot dans les rares occasions où la tige de l'adaptateur viendrait à échapper de la tête de la vis d'entraînement.

SECTION 5 RODAGE

Le moteur ayant démarré pour la première fois, maintenir la bougie alimentée et laisser le moteur se mettre en température au ralenti accéléré pour une trentaine de secondes. Augmenter l'ouverture du boisseau de 1/4 et régler l'aiguille principale pour un fonctionnement plutôt « gras », un léger « ratatouillage » étant perceptible à l'échappement (si vous avez un tachymètre, tendez vers les 3000 T / mn). L'alimentation de la bougie peut être maintenant coupée bien qu'une chute de régime puisse survenir en raison de la richesse du mélange et de la température - moteur relativement peu élevée. Laisser tourner le moteur ainsi pour une quinzaine de minutes. Stopper le moteur en fermant le boisseau et le laisser refroidir pendant quinze autres minutes. Maintenant vous allez pouvoir obtenir un réglage correct en utilisant la procédure suivante :

- Redémarrer le moteur, ouvrir le boisseau en grand et régler l'aiguille principale juste un peu riche (quelques T / mn sous le plein régime).
- Refermer le boisseau à environ 1/3 puis, le moteur tournant à environ 3000 T / mn, visser l'aiguille secondaire pour que le « ratatouillage » (dénotant une carburation riche) s'amenuise jusqu'à produire l'agréable son du quatre-temps. Les aiguilles du pointeau sont maintenant A PEU PRES réglées mais vous aurez encore probablement à enrichir l'aiguille principale en accélérant jusqu'au plein régime. Essayer et régler puis revenir à 3000 T / mn plusieurs fois.
- Un fonctionnement lent et fiable ne sera pas obtenu avant que le moteur ait tourné pendant au moins une heure. Cette période de fonctionnement étant passée, vous pourrez régler finement l'aiguille de ralenti (contre pointeau). Le soin apporté au réglage de l'aiguille de ralenti se verra récompensé par l'assurance d'une grande souplesse de fonctionnement.

REGLAGES CARBURATEUR

- Réglage de l'aiguille principale :** l'aiguille principale doit être réglée le moteur tournant à plein régime. Appauvrir jusqu'à ce que les tours - moteur atteignent le régime maximum, puis enrichir un peu. Ceci permettra de passer les périodes d'appauvrissement qui arrivent normalement en plein vol. Si le moteur est installé dans un modèle, élever le nez de l'avion à la verticale pour vérifier qu'il fonctionne dans cette position sans perte de régime. Noter que l'appauvrissement (extinction - moteur par excès d'air) s'obtient en vissant l'aiguille de ralenti.
- Réglage de l'aiguille de ralenti :** si le moteur ne tourne pas proprement « gaz réduits » ou à « demi - gaz » c'est que, de manière courante, l'aiguille de ralenti n'est pas correctement réglée. Les indications ci-après vous permettront de décider du meilleur réglage de l'aiguille de ralenti.

Eléments de diagnostic

Mélange ralenti trop pauvre : le moteur a tendance à ne pas démarrer gaz réduits. Une fois démarré, il tourne bien à mi-gaz mais tend à caler gaz réduits. Il tend aussi à caler quand le boisseau est ouvert rapidement. En général, il y a une faible sinon aucune augmentation du régime moteur lorsque la bougie est mise sous tension.

Mélange ralenti trop riche : le moteur démarre facilement. Il tourne irrégulièrement à « mi-gaz » et « cafouille » au ralenti. Le moteur tourne plus régulièrement et le régime du ralenti augmente considérablement lorsque la bougie est mise sous tension.

Mélange ralenti correctement réglé : le moteur démarre facilement et tourne régulièrement du ralenti au plein régime. Le ralenti paraît légèrement « gras » et « ratatouillant ». Le régime au ralenti augmente légèrement lorsque la bougie est mise sous tension.

NB : le réglage du mélange ralenti reste délicat, aussi des ajustements de 1/8 de tour en 1/8 de tour (ou moins) sont plus que suffisants.

FONCTIONNEMENT NORMAL

Dès lors que votre moteur a été complètement rôdé vous devez vous attendre aux performances suivantes .:

| Moteur | Hélice utilisée | Ralenti - T / mn | Plein régime - T / mn |
|------------|-----------------|------------------|-----------------------|
| RCV 60-SP | 16 x 12 | 1200 – 1500 | 5000 – 5300 |
| RCV 90-SP | 18 x 12 | 1200 – 1500 | 5100 – 5500 |
| RCV 120-SP | 18 x 12 | 1200 – 1500 | 5300 - 5600 |

SECTION 6 INSTALLATION DU MOTEUR DANS UN MODELE

Le rapport de réduction de 2:1 à l'hélice induit que les forces de réaction au couple moteur sont deux fois supérieures à celles d'un quatre-temps conventionnel, ce qui signifie que les moments de torsions appliqués à la structure sont plus importants que ceux auxquels on pourrait s'attendre. Bien que n'étant pas en soi un problème, cette particularité réclame une construction du fuselage très rigide, tant au niveau de la cellule moteur que dans la zone située entre la cloison supportant le moteur et les ailes. Aussi, éviter l'ouverture de larges trappes dans cette partie du fuselage, s'assurer que

les matériaux utilisés sont d'une qualité adéquate, faire fonctionner le modèle avec les ailes toujours solidement fixées. Généralement, lorsque le moteur monté dans le modèle apparaît tourner irrégulièrement avec un excès de bruit et de vibrations c'est que celui-ci est légèrement desserré de la cloison sur laquelle il est fixé.

- Les efforts de torsion résultant d'une propulsion réduite font que le moteur doit être monté très solidement.
- Le réservoir de carburant doit être installé de telle façon que son axe longitudinal soit positionné au plus près du niveau de l'axe du carburateur.
- La mise à l'air libre du carter moteur est semblable à celle d'un quatre-temps conventionnel. Cet événement (reniflard) ne peut être utilisé pour la pressurisation du réservoir et doit être simplement mis à l'atmosphère.
- L'utilisation de supports moteurs antivibratoires n'est pas recommandée, les mouvements en torsion étant excessifs.
- L'un des avantages du design RCV est qu'il rend possible de réorienter le sur-cylindre dans l'une des quatre positions possibles après désolidarisation d'avec le carter (voir Section 7).

CONTRAINTES DE REFROIDISSEMENT

Lorsque le moteur doit être monté sous capot, il est essentiel de ménager une auge de déflexion de façon à forcer le flux d'air vers le haut du moteur, le schéma de droite en montrant un exemple type. Les sections d'entrées et sorties d'air de refroidissement doivent être au moins égales à 6,5 cm² pour l'introduction et à 13 cm² pour l'évacuation.

SECTION 7 ENTRETIEN DE VOTRE RCV SP

MAINTENANCE COURANTE

Il est recommandé, au terme de chaque journée d'utilisation, d'introduire par le reniflard quelques giclées d'huile fine dans le carter.

Si le moteur doit rester inutilisé pour une période significative, nous recommandons de rincer le moteur avec un fluide nettoyant spécialisé.

Certains propriétaires peuvent préférer démonter le moteur et le nettoyer en utilisant du Méthanol ou directement du carburant. Dans ce cas se reporter aux instructions de remontage et de calage ci-après.

REMPACEMENT DE LA VIS D'ENTRAÎNEMENT

Le RCV SP est livré avec une vis d'entraînement de rechange car celle-ci peut s'user. En ce cas elle doit être déposée au moyen d'une clé hexagonale de 5 mm et remplacée par la pièce fournie.

OUVERTURE DU RCV

RCV Engines Ltd recommande fortement de ne pas démonter le moteur sauf en cas de nécessité absolue, la garantie ne couvrant aucun défaut causé par les opérations de démontage – remontage.

Toutefois, certaines circonstances peuvent rendre nécessaire l'ouverture du moteur :

1. **Pour le nettoyer avant une longue période d'inactivité.**
2. **Pour modifier l'orientation du sur-cylindre par rapport au carter de façon à adapter la configuration moteur à un capotage particulier.**

PROCEDURE DE DEMONTAGE

Déposer les ensembles admission et échappement. Retirer les quatre vis à têtes hexagonales M3 fixant le sur-cylindre sur le carter. Aider prudemment le sur-cylindre à se désolidariser du carter. AUCUN AUTRE DEMONTAGE EST NECESSAIRE.

REMONTAGE ET CALAGE DU RCV

Lorsque le calage est correctement réalisé, on peut voir le jour à travers les lumières d'admission et d'échappement du sur-cylindre tel qu'illustré sur le schéma de droite.

Le remontage du moteur est une opération simple. La principale difficulté consiste à s'assurer que les pignons sont engrenés dans la bonne position de façon à ce que le moteur soit calé correctement. IL EST IMPERATIF DE VERIFIER LE CALAGE AVANT DE REMONTER SUR LE SUR-CYLINDRE LES PIPES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT.

Le moteur est calé au point mort haut (PMH) entre les temps d'admission et d'échappement. A ce point du cycle la lumière du cylindre rotatif est exactement à mi-chemin entre les lumières d'échappement et d'admission du sur-cylindre.

Insérer une clé hexagonale de 5 mm dans la tête de la vis d'entraînement. Faire tourner le vilebrequin jusqu'au PMH et, pour un contrôle plus aisé, faire une marque au sommet de la tête de la vis d'entraînement afin de repérer la position du PMH. Prendre le sur-cylindre et le tourner jusqu'à ce que la lumière du cylindre rotatif soit également visible au travers des lumières d'échappement et d'admission. Environ 1/8 de la lumière du cylindre rotatif doit être visible de part et d'autre. On vérifiera cela au moyen d'une source lumineuse brillante alternativement pointée dans les lumières du sur-cylindre, ceci afin d'être certain de la position exacte de la lumière du cylindre rotatif. Insérer deux sticks à cocktail (ou ustensiles en bois ou plastique similaires) dans les lumières de façon à bloquer le cylindre rotatif dans cette position. Se saisir de l'ensemble avec précaution en maintenant en place les deux sticks, les trous de fixation étant alors alignés.

Quatre positions sont possibles, la mieux adaptée à une installation particulière pouvant être indistinctement choisie. Noter que le calage moteur demeure inchangé quelle que soit cette position, le train pignon - couronne s'engrenant lors de la rotation de l'ensemble sans que la distribution puisse être modifiée dès lors que cette dernière est immobilisée. Choisir donc la position la plus adéquate, puis insérer les quatre vis de fixation avant de libérer le cylindre rotatif en ôtant les sticks. Ne pas essayer de faire tourner le moteur tant que les vis ne sont pas serrées (ou au moins approchées à la main) car la compression ferait se séparer les deux moitiés du moteur et le train pignon - couronne pourrait se désengrener. Tourner le moteur jusqu'à ce qu'il soit à nouveau au PMH, entre admission et échappement. Vérifier attentivement que la lumière du cylindre rotatif est également visible au travers des lumières d'échappement et d'admission du sur-cylindre. Si ce n'est pas le cas, re-démonter et reprendre la procédure du début.

Lors du remontage, il peut être nécessaire d'utiliser une petite quantité de joint silicone afin de limiter un risque de fuite pouvant toujours survenir.

GARANTIE & ASSISTANCE TECHNIQUE

GARANTIE

Votre moteur est garanti contre les défauts de fabrication (pièces et main d'œuvre gratuite) pour une durée de 24 mois à compter de la date de mise à disposition (voir Nota ci-dessous). Cette garantie ne s'applique pas aux dommages causés par un usage, manutention ou rodage incorrect ; par le non-respect des instructions de ce guide ou la modification du moteur lui-même. De plus, le fabricant ne peut être tenu pour responsable des dommages causés par un montage ou démontage – remontage incorrect du moteur, notre usine offrant un service après vente pour tous travaux à effectuer sur votre moteur. Tout moteur retourné à RCV doit avoir un numéro de retour (n° délivré par RCV ou le USA Service Center).

Nota : afin que soit validée cette garantie, nous devons recevoir de vous dans le moins suivant l'achat le bulletin de garantie complété accompagné de la preuve d'achat.

RAPPELEZ-VOUS : L'UTILISATION EN SECURITE DE VOTRE MODELE ET DE VOTRE MOTEUR EST DE VOTRE RESPONSABILITE ; IL EST EXPRESSEMENT PRECISE QUE NOUS NE SAURIONS ASSUMER UNE QUELCONQUE RESPONSABILITE POUR TOUT DOMMAGE CAUSE A QUELQUE MODELE, ACCESSOIRE, MATERIEL DE RADIOCOMMANDE, PERSONNE OU PROPRIETE RESULTANT DE L'UTILISATION OU DE LA MAUVAISE UTILISATION D'UN MOTEUR POUR AVION RADIOCOMMANDE.

Pour toutes questions ou demande d'information sur les pièces détachées disponibles, veuillez contacter :
(*toujours préciser le numéro de série de votre moteur*)

Renseignements & établissement des garanties
pour le monde entier :

RCV Engines Limited
4 Haviland Road
Ferndown Industrial Estate
Winborne – Dorset
BH21 7RF – UK

USA Service Center – Demandes de garanties
pour les USA uniquement

Condor Models
10 So. 360 Palisades
HINSDALE
IL 60527
USA