



Av. das Carinás, 550
Moema - São Paulo - SP
04086-011
CNPJ: 64151640/0001-85

Informação e orientação ao modelista:

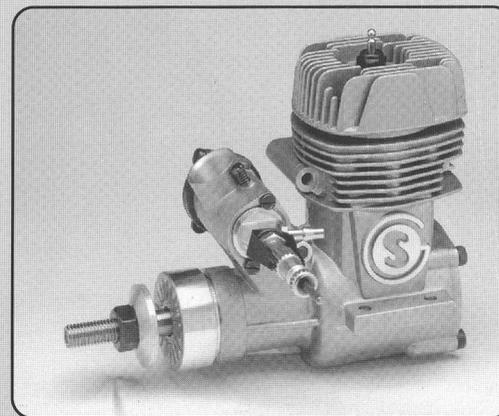
Fone: 11-5538-0020
suporte@aeromodelli.com.br
www.aeromodelli.com.br

© Aeromodelli. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial por qualquer meio. Impresso no Brasil.



MANUAL DE INSTRUÇÕES

SUPERTIGRE Motores para aeromodelos



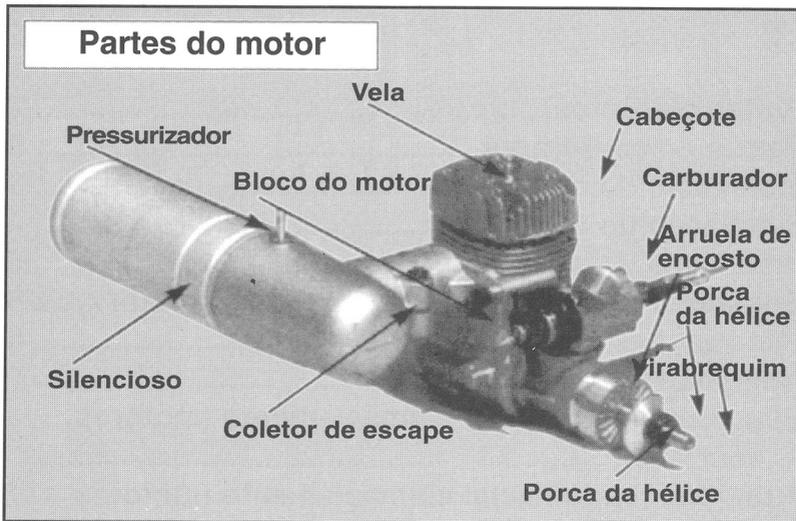
Obrigado por adquirir um motor Supertigre/Aeromodelli

Leia atentamente este manual
antes de usar seu motor

Índice

Partes do motor	2
Partes do carburador	3
Instalação do carburador	3
Instalação do motor	4
Instalação do silencioso	5
Equipamento necessário para operar o motor	6
Informações gerais	6
Regulagem inicial	7
Funcionamento inicial e amaciamento (motores com anel).....	8
Funcionamento inicial e amaciamento (motores ABC).....	10
Regulagem da marcha lenta	10
Ligando o motor novamente	11
Cuidados e manutenção	11
Precauções de segurança e advertências	12
Resolvendo problemas	13
Reparos	13

IMPORTANTE: Por favor, leia cuidadosamente este manual antes de operar o motor e siga as instruções. Estas instruções foram escritas de forma a possibilitar que você tenha o máximo de satisfação com a operação do seu motor Supertigre. Todos os motores Supertigre são projetados para ter um desempenho extraordinário e são feitos numa moderna fábrica localizada nos arredores de Bolonha, Itália. Essa fábrica é dedicada à produção de motores de cilindrada a partir de .11 (1.7cc) até 3.6 (60cc). Os motores Supertigre têm participado, mundialmente, de competições que vão desde eventos de clubes locais até campeonatos mundiais. Não é raro ver motores Supertigre no círculo dos campeões onde quer que se voem aeromodelos.



Virabrequim: transforma o movimento de vaivém do pistão em movimento giratório. A hélice é montada na parte do virabrequim que se projeta através do bloco do motor. A parte do virabrequim que sai do bloco do motor é conhecida como 'eixo da hélice'.

Porca da Hélice: prende a hélice no virabrequim.

Arruela de Encosto da Hélice: cria uma superfície maior e mais forte por onde se aplica pressão à hélice.

Arruela de Encosto da Hélice: agarra o virabrequim com um cone travante, que é serrilhado em uma das faces para proporcionar uma superfície de contato antiderrapante para a hélice.

Carburador: controla a quantidade de combustível e ar que entram no motor.

Bloco do Motor: é o corpo principal do motor e abriga todas as peças internas.

Cabeçote: o cabeçote é montado no topo do bloco do motor. Ele sela a parte superior do cilindro. As aletas do cabeçote formam uma superfície de refrigeração. O cabeçote também contém a vela.

Vela: fornece o calor necessário para provocar a ignição da mistura ar/combustível no interior do cilindro.

Coletor de escape: permite ajustar a distância do silencioso até o motor.

Silencioso: abafa o ruído do escape após sua saída do cilindro.

Pressurizador: conecta-se um tubo do pressurizador até o tanque de combustível. Quando o motor está funcionando, usa-se a pressão do silencioso para pressurizar o tanque.

Agulha de Alta Velocidade:

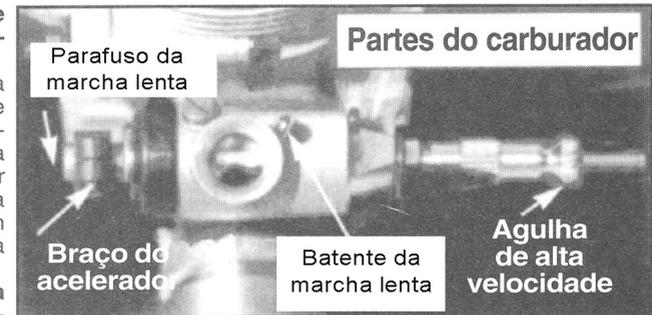
controla a quantidade de combustível que entra no carburador durante a operação em média e alta velocidade.

Parafuso da Marcha Lenta:

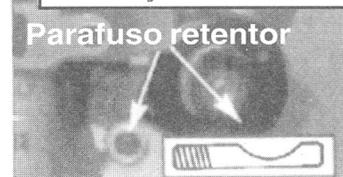
o parafuso da marcha lenta controla a quantidade de combustível que entra no carburador enquanto o motor estiver funcionando em marcha lenta.

Batente do Parafuso da Marcha Lenta: controla o ponto até onde o cilindro do acelerador pode fechar. Sugerimos que ele seja regulado para permitir o fechamento completo a fim de possibilitar a parada do motor com o trim do acelerador do transmissor.

Braço do Acelerador: é ligado ao cilindro do acelerador. O cilindro fecha e abre conforme se move o braço do acelerador.

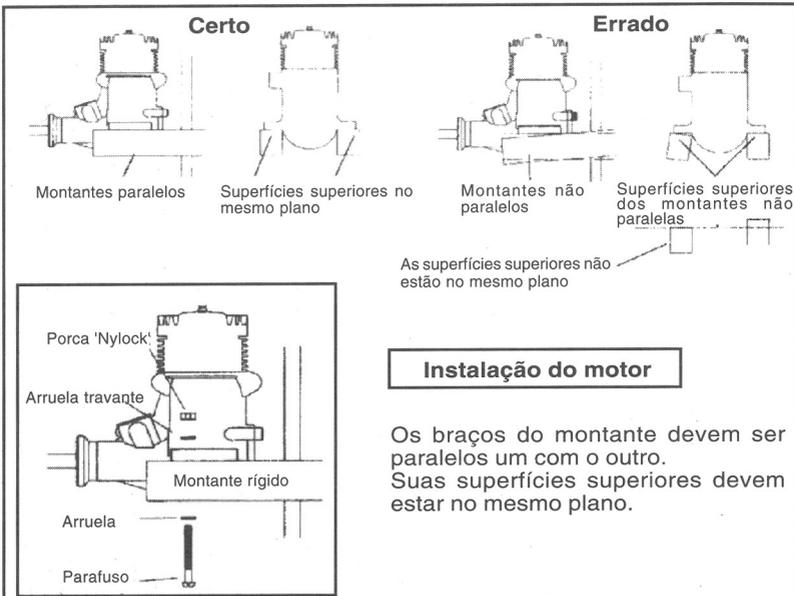


Instalação do Carburador



Primeiro coloque o parafuso retentor do carburador (ele tem uma área curva removida da sua parte central) no furo. Gire o parafuso retentor para que a depressão curva no centro do parafuso se encaixe na curva da abertura do carburador.

Instale a arruela e a porca na extremidade rosqueada do parafuso. A seguir, instale o carburador na abertura e pressione-o para baixo enquanto aperta a porca.



As superfícies superiores não estão no mesmo plano

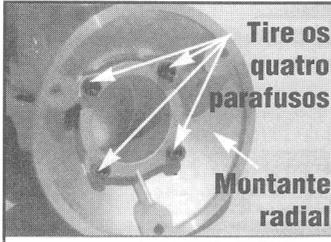
Instalação do motor

Os braços do montante devem ser paralelos um com o outro. Suas superfícies superiores devem estar no mesmo plano.

Instale o motor no montante no ângulo correto em relação à linha de centro da fuselagem, de acordo com as instruções do fabricante do aeromodelo. Quando o motor for montado na posição vertical, a parte de cima do tanque de combustível deve estar nivelada com uma agulha de alta (+/- 6mm). Quando o motor for montado lateralmente, a linha de centro do tanque deve estar no mesmo nível da tomada de ar do carburador. Marque a localização dos quatro furos de fixação do motor no montante. Se o motor for ser instalado num montante de madeira, faça quatro furos de 3mm para motores de .34 a .51. Para motores de .61 a .90, faça quatro furos de 4mm. Para motores 2500 e maiores, os furos devem ser de 5mm. Se for usar um montante de metal ou de fibra de vidro, siga as instruções do fabricante do montante. Se não houver nenhuma instrução, faça os furos e abra as rosas na medida dos parafusos que serão usados. Instale os parafusos através das flanges do motor e entrando no montante.

Para motores 2500 e maiores: o motor deve ser fixado no montante radial que o acompanha. Remova os 4 parafusos que prendem a tampa traseira do motor, tire o O-ring da tampa e instale-o no montante radial. Prenda o motor no montante com os quatro parafusos longos e arruelas elásticas que acompanham o motor. Instale o montante radial na parede de fogo do modelo usando 3 parafusos de 6mm, 3 arruelas elásticas e 3 porcas.

Nota: não recomendamos montantes de nylon para motores maiores que .34 por causa da vibração do silencioso, que pode fazer com que os parafusos se soltem. Alguns kits pedem um pouco de empuxo para a direita. Isto é feito instalando o motor com um



pouco de ângulo para a direita para contrabalançar o torque do motor. Siga as instruções do fabricante do kit para incorporar a quantidade correta de empuxo lateral.

	Furo	Parafuso	Porca
Motores de 34 a 51	3mm	3mm	3mm
Motores de 61 a 90	4mm	4mm	4mm
a partir de 25000	5mm	5mm	5mm

Instalação do silencioso

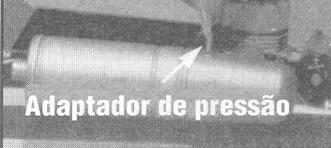
Use os dois parafusos M3x0.6 incluídos (M4x0.7 para 2500 e maiores) e as arruelas de pressão para instalar o coletor de escape no motor. Certifique-se de instalar a junta entre o coletor e o motor e aperte os parafusos firmemente.



Instale o parafuso M4x0.7 (M5 para 2500 e maiores), a arruela de pressão e a porca de 4mm (M5 para 2500 e maiores) no silencioso, mas não aperte. Encaixe o silencioso no coletor de forma que ele não encoste na fuselagem. Para reduzir o arrasto é melhor instalar o silencioso paralelo à fuselagem. Aperte o parafuso M4x0.7 (M5 para 2500 e maiores) quando o silencioso estiver posicionado corretamente.



Instalação do Tubo de Pressão
O carburador precisa de pressão constante para que o motor funcione bem em qualquer ângulo. O funcionamento do motor gera pressão dentro do silencioso. Uma parte dessa pressão é usada para pressurizar o tanque de combustível.



Essa pressão é levada até a entrada de ventilação do tanque de combustível por um tubo que é conectado ao adaptador de pressão do silencioso. Embora não seja absolutamente necessária, a pressurização do tanque proporcionará um funcionamento mais consistente e ajudará a manter um fluxo de combustível constante durante as manobras. Remova o parafuso no topo do silencioso para instalar o adaptador de pressão. Instale a junta na extremidade rosqueada do adaptador. Aparafuse o adaptador no furo do silencioso.



Instalação do Tubo de Combustível

Conecte um tubo de silicone de tamanho médio entre a entrada de combustível do carburador e o tubo que está conectado ao pescador no tanque de combustível. Sugerimos que seja instalado um filtro de combustível no tubo de admissão para evitar que alguma sujeira penetre no carburador.

Equipamento necessário para operar o motor

Podem-se encontrar detalhes a respeito de combustíveis recomendados em folhetos separados incluídos no motor. Uma escolha de três fornecedores diferentes assegura que o seu fornecedor deverá ter o combustível em estoque.

Bomba de combustível: o seu revendedor lhe informará sobre a disponibilidade de bombas de combustível manuais ou elétricas.

Hélice: escolha uma hélice para amaciamento na tabela que se encontra na seção 'Regulagem Inicial'. Nossa experiência indica que as hélices 'A.P.C.' e 'Master' são as mais silenciosas.

Bastão para girar a hélice ou Motor de Partida Elétrico: seu revendedor recomendará o tipo mais adequado. Cuidado: **NÃO USE O SEU DEDO PARA GIRAR A HÉLICE!** Há risco de ferimentos graves no caso de retrocesso do motor.

Bateria para a vela: as velas Supertigre preferem que se use uma bateria de níquel-cádmio de 1.2 Volt. Recomendamos o tipo que se prende à vela.

Chave para a vela: todas as velas têm um diâmetro de 8mm. Você pode usar uma chave de 8mm do tipo que for mais conveniente.

Vela: caso você não consiga encontrar a vela original Supertigre Cartão Azul (Blue Card), pode usar a Model Technics tipo F7 'Firepower' como alternativa.

Informações gerais

O funcionamento do seu motor Supertigre se baseia num princípio semi-diesel. O combustível é uma mistura de metanol, óleo de rícino ou sintético e nitrometano. Esse combustível é inflamado no motor por uma combinação de aquecimento por pressão e ação catalítica da vela. A vela deve ser previamente aquecida usando-se uma bateria de vela a qual é desconectada assim que o motor pega. A vela pede uma bateria de 1.2 a 1.5V para acender corretamente. Existem muitas baterias e conectores no mercado que são adequados para o trabalho de aquecer a vela. Uma vez que o motor esteja funcionando, o calor da combustão manterá a vela acesa.

O seu motor Supertigre usa um pistão com anel ou um cilindro e pistão do tipo ABC (a partir do 2500, só com anel). Motores com anel possuem um anel escuro perto da cabeça do pistão. Os motores ABC não têm anel.

Ao girar o virabrequim de um motor ABC com a mão, você terá a impressão de um funcionamento 'justo'. Isso se deve ao fato de que a camisa do pistão é ligeiramente cônica em direção ao topo. O pistão mal cabe na camisa quando o motor está frio. Quando o motor funcionar, o calor expandirá a camisa proporcionando o encaixe correto entre as pás. Não se preocupe se o seu motor ABC estiver 'duro' quando você tentar virá-lo com a mão.

Regulagem inicial

Embora o seu Supertigre não precise ser amaciado por muito tempo, você deve deixá-lo funcionar um pouco para que ele se solte um pouco antes de voar e também para fazer uma regulagem preliminar do carburador.

Verifique a vela conectando por alguns momentos a bateria de partida a ela. A vela deve se acender assumindo uma coloração avermelhada. Se ela ficar laranja, ou mais brilhante, é sinal de que ela está quente demais, o que encurtará sua vida útil e causará retrocesso da hélice.

1. Coloque a arruela na vela para instalá-la no motor. Aparafuse-a cuidadosamente no cabeçote com os seus dedos. Aperte-a com os dedos e depois use uma chave de vela para dar o aperto final. Se você apertar demais, poderá danificar a rosca do cabeçote.

2. Abra o furo no centro da hélice, se necessário, para 7mm de diâmetro para o motor .51 e 8mm para os motores .61 a .90.

A hélice deve entrar facilmente no eixo para que a porca e a arruela consigam prendê-la eficientemente. Balanceie suas hélices com um dos vários aparelhos

Motor	Hélices Recomendadas					
	Amaciar	Voar				
G-34	9x6	8x7	9x6	9x7	10x5	
GS40	10x6	9x7	9x8	10x5	10x6	10x7 11x4 11x5
G500ABC	9 ^{1/2} x6	9x7				
GS45ABC	10x7	9x8	10x6	10x7	10x8	11x5 11x6
G51	10x7	9x8	10x6	10x7	10x8	11x5 11x6
G61K Anel/ABC	11x7	10x8	10x9	11x7	11x8	12x6 12x7
G75K	11x8	11x8	11x9	12x7	12x8	
G90K	12x7	11x8	11x9	12x7	12x8	12x9 13x6 13x7
G20-120	16x8	18x6				
S2500	18x8	18x6	18x8			
G3250	18x8	20x8				
G4500	20x8	20x8	20x10	22x8		
60cc Twin	22x10	22x10	24x8			

traseiro antes, de acordo com as instruções do fabricante. A seguir, instale a hélice com a parte arredondada das pás voltada para frente. Instale o lado chato da porca contra a hélice. Rosqueie a porca até a arruela, mas não aperte ainda. Gire o virabrequim no sentido anti-horário até o tempo de compressão. Continue girando a hélice até que ela esteja na posição 2 horas. Aperte a porca da hélice usando

para este fim disponíveis no mercado. Remova a porca e a arruela do eixo do motor para instalar a hélice. Se for usar um spinner, instale seu disco

uma chave de 2 1/2" a 3" para porcas de 1/4" ou uma chave de 3" a 3 1/2" para porcas de 5/16".

CUIDADO: UMA APERTO EXCESSIVO DA HÉLICE PODERÁ ROMPER A ARRUELA DE ENCOSTO DA HÉLICE.

3. Encha o tanque removendo o tubo da entrada de gasolina no carburador e conectando com tudo o que vem da bomba de combustível. Remova o tubo do pressurizador no silencioso e aponte-o para onde você quer que o excesso de combustível caia. Mostre o seu respeito pelo meio ambiente utilizando uma garrafa coletora de excesso. Comece a encher o tanque. O combustível sairá pela mangueira do pressurizador quando o tanque estiver cheio. Desligue a bomba de combustível do tubo e reconecte-o ao carburador. Instale o tubo no pressurizador no silencioso.

4. Mova a agulha de alta suavemente no sentido dos ponteiros do relógio até que ela pare. Não aperte. Abra-a 3 voltas (4 para 2500 e maiores). Quando você move a agulha no sentido horário você está empobrecendo a mistura. Não se preocupe em regular o parafuso da marcha lenta neste momento. Ele foi colocado perto da posição ideal na fábrica.

CUIDADO: NUNCA LIGUE O MOTOR EM AMBIENTES FECHADOS. OS GASES DO ESCAPAMENTO SÃO TÃO MORTÍFEROS QUANTO OS DE UM AUTOMÓVEL. USE PROTEÇÃO PARA OS OUVIDOS, POIS O BARULHO É MUITO ALTO.

5. Ligue primeiro o transmissor, depois o receptor. Abra o acelerador completamente. Não coloque a bateria da vela ainda. Ponha um dedo sobre a entrada de ar do carburador e gire a hélice algumas vezes no sentido anti-horário. Observe o tubo de combustível e você deverá ver o líquido chegando no carburador. Feito isso, gire a hélice por mais duas voltas. Tire o seu dedo da entrada de ar do carburador e gire rapidamente a hélice para que o combustível entre no cilindro. Esse processo chama-se 'afogar' o motor.

Funcionamento inicial e amaciamento (motores com anel)

Peça a alguém para segurar o modelo firmemente por detrás da asa para que ele não ande. Você verá que alguns modelistas dão a partida no motor com uma das mãos, enquanto seguram o aeromodelo com a outra. Essa prática é perigosa e aumenta as possibilidades de ocorrer um acidente.

Abra o acelerador cerca de 1/3 a 1/2 .

Conecte firmemente a bateria na vela. Se a energia para a vela estiver vindo do painel de uma caixa de campo, verifique se os fios estão fora do caminho da hélice. Se você estiver dando a partida no motor com um bastão, gire a hélice no sentido anti-horário empregando movimentos rápidos. Alguns motores ligam facilmente quando se usa um bastão, outros não. Se o motor se recusar a ligar após dez tentativas, pode ser porque não há combustível suficiente no cilindro. Remova a bateria da vela e 'afogue' o motor novamente. Se estiver sendo difícil girar a hélice, verifique se não há excesso de combustível dentro do motor.

Tire a vela e vire o modelo de cabeça para baixo (virado para longe de você) e gire a hélice para trás, permitindo que o excesso de combustível escorra para fora do motor. Instale a vela, ligue a bateria na vela e tente ligar o motor. Nunca tente dar

a partida usando somente o seu dedo.

Se estiver usando um motor de partida elétrico, certifique-se de que ele esteja rodando no sentido anti-horário. Se o seu motor está equipado com um 'spinner', pressione a abertura larga do adaptador de borracha do seu motor de partida (starter) contra o spinner. Ligue o starter e faça-o virar o spinner até ligar o motor. Pode ser necessário ligar o starter primeiro e encostá-lo e desencostá-lo rapidamente no spinner para ligar o motor nas primeiras vezes. Se você não usar o spinner, dê partida com o furo menor do adaptador, encaixando-o na porca da hélice. Ligue o starter e segure-o pressionado contra a hélice até o motor ligar. Se estiver difícil virar o motor com o starter, pode ser que ele esteja afogado. Remova o excesso de combustível como descrito anteriormente. **Não insista em continuar tentando ligar um motor afogado sob pena de danificar o virabrequim.**

O motor deve ligar e continuar funcionando, embora ele possa funcionar de forma um pouco irregular no início. Isso é normal. Deixe o motor esquentar por 15 a 20 segundos antes de remover a bateria da vela. O motor deve funcionar em marcha lenta por cerca de 30 segundos antes de abrir o acelerador totalmente. Feito isso, o motor deve estar funcionando todo acelerado com muito óleo saindo do escapamento. Isso porque a mistura é bem rica, isto é, há mais combustível do que o necessário circulando pelo motor. Deixe funcionar assim por pelo menos cinco minutos.

Depois de cinco minutos (10 a 15 minutos para 2500 e maiores), você pode começar a empobrecer a mistura girando a agulha de alta no sentido horário. Nunca vire a agulha mais de 1/8 de volta neste estágio. Para ver se o motor está pronto para aceitar que a mistura seja empobrecida, pince e solte o tubo de combustível... segure-o um pouco e largue em seguida. Você deve ouvir a rotação subir. Se isto acontecer, você pode fechar a agulha 1/8 de volta. Deixe funcionar mais um minuto com essa regulagem. Pince e solte novamente o tubo. Espere 30 segundos (1 minuto para 2500 e maiores) e faça-o novamente. Você pode fechar a agulha mais 1/8 de volta se o motor conseguir subir de giro todas as cinco vezes. Espere um minuto e repita o procedimento de pinçar. Se o motor não subir de giro, espere um minuto antes de pinçar de novo. Não empobreça a mistura enquanto não ocorrer um aumento nas rotações cada vez que você prender e soltar o tubo de combustível.

Continue repetindo esse processo até que as rotações parem de mudar quando o tubo de combustível for pinçado. Nesse ponto você empobreceu a mistura o máximo possível. Nunca empobreça a mistura até chegar a um ponto em que o giro cai quando você pinça o tubo. Para voar, o motor deve ser regulado para que as rotações subam sempre que o tubo for pinçado ou quando você segura o modelo com o nariz apontado para cima. Se houver uma queda nas RPM, abra a agulha da alta pelo menos 1/4 de volta (1/2 volta para 2500 e maiores). A queda de RPM lhe avisa que a mistura está muito pobre e que o motor precisa funcionar com mistura mais rica por mais alguns minutos.

Todo o processo detalhado acima pode ser feito ao final do segundo tanque de

combustível ou no início do terceiro tanque. Deve demorar cerca de meia para deixar o seu motor pronto para voar. Nesse ponto, a marcha lenta pode ser regulada.

Funcionamento inicial e amaciamento (motores ABC)

O procedimento é semelhante ao do motor com anel, com uma diferença importante: motores ABC não funcionam com mistura tão rica quanto os motores com anel quando são novos.

Injete combustível ligue o seu motor Supertigre ABC da mesma forma como detalhado acima em '**Funcionamento inicial e amaciamento (motores com anel)**'. Deixe esquentar por 30 segundos e abra todo o acelerador. Agora empobreça lentamente a mistura enquanto presta atenção no som do motor. Conforme a mistura é empobrecida, você deve perceber que as rotações estão aumentando. Em algum ponto, você deverá ouvir o motor fazer um barulho como se ele estivesse subindo e descendo de giro. Empobreça a mistura até que o motor esteja funcionando mais na região de ruído de escape mais agudo com apenas um funcionamento momentâneo na área de tom mais grave. Deixe o motor funcionar assim por cinco minutos.

Decorrido esse tempo, empobreça a mistura usando o método de pinçar e soltar o tubo de combustível, como descrito em '**Funcionamento inicial e amaciamento (motores com anel)**'.

Regulagem da marcha lenta

A marcha lenta é regulada pelo parafuso de bronze localizado no centro do braço do acelerador. Ele funciona da mesma maneira que a agulha de alta - a mistura empobrece se ele for girado no sentido horário e enriquece no sentido anti-horário.

O ajuste básico do parafuso de marcha lenta foi feito na fábrica e não deve necessitar de muitos ajustes. A maneira mais fácil de regular a marcha lenta é fechando o tambor do acelerador até que a abertura vista pela entrada de ar seja da largura de um alfinete. Nesse momento, instale um pedaço limpo de tubo de combustível na entrada do carburador e, com a agulha principal aberta de 2 a 3 voltas, sobre através do tubo enquanto aparafusa a agulha da lenta até que o ar não consiga mais passar. Nesse ponto, abra a agulha da lenta de 1/4 a 1/2 volta e você estará bem próximo da regulagem ideal.

Sugerimos que, para que o motor pare antes que o combustível acabe, o rádio seja regulado para que o carburador se feche completamente quando o trim e a manete do acelerador estiverem nos seus limites inferiores.

Se você não fizer isso, vai precisar pinçar o tubo de combustível que vai do tanque até o carburador para parar o motor.

Ligando o motor novamente

Se o motor ainda estiver quente, tente religá-lo sem injetar combustível. Pode ser necessário injetar se o motor já tiver esfriado. O motor pode estar afogado se não funcionar após a injeção.

Tire o excesso como descrito acima. Conecte a bateria na vela e verifique se, ao acender, ela fica da cor laranja. Se ficar, reinstale-a no motor. Caso contrário, coloque uma vela nova. Tente ligar o motor sem injetar combustível.

Cuidados e manutenção

O seu motor Supertigre pode dar-lhe muitos anos de bons serviços se for devidamente amaciado. Há algumas coisas que você pode fazer para assegurar a sua durabilidade:

- Após um dia de voo, certifique-se de esvaziar completamente o tanque de combustível. Remova o tubo do carburador e tente ligar o motor. Ele deve funcionar por alguns segundos. Continue tentando ligar o motor até que ele não funcione mais. Não deve permanecer nenhum combustível dentro do motor.

- Feito isso, abra o acelerador completamente e pingue algumas gotas de óleo especial 'after-run' (pós-funcionamento). Certifique-se de que a bateria da vela não está encaixada na vela. Vire a hélice com a mão algumas vezes com movimentos rápidos para que o óleo penetre no motor. Repita o processo e não economize óleo.

Todas as peças internas devem receber uma boa camada desse óleo.

Há muitas marcas de óleo 'after-run' feitas para proteger o seu motor entre sessões de voo.

Você não deve usar qualquer tipo de óleo penetrante no seu motor Supertigre. Esses óleos amolecem a ferrugem deixando que ela se espalhe pelo motor na próxima vez que ele funcionar. Ferrugem é óxido de ferro, que é abrasivo. Se ele circular pelo seu motor, as folgas internas serão alteradas, resultando em perda de desempenho.

- Para armazenagem a longo prazo, desmonte o motor e passe bastante óleo 'after-run' em todas as peças. Enrole o motor num saco plástico para evitar que a umidade penetre e que o óleo saia.

- Mantenha o seu motor sempre limpo. Remova os resíduos de combustível e sujeira da parte externa do motor com álcool. Depósitos de combustível queimado ou de sujeira impedem a correta refrigeração do motor, pois agem como uma camada isolante. Isso é especialmente problemático em instalações onde o motor está fechado dentro da fuselagem. A sujeira tam-

bém agirá como um abrasivo se penetrar no motor.

- Sugerimos a instalação de um filtro de combustível entre o carburador e o tanque de combustível para impedir que alguma sujeira entre no carburador.

- Não desmonte o motor se você não possuir as qualificações para fazê-lo.

- Evite funcionar o motor em condições de muita poeira. Se o seu campo de vôo for de terra, sugerimos instalar um filtro de ar especial para aeromodelos.

- Depois de voar, verifique os parafusos do montante do motor, os parafusos que prendem o silencioso, a porca da hélice e o spinner, apertando o que estiver solto.

- Gostaríamos de frisar a importância de pendurar o modelo pela hélice após um dia de vôo, pois isso permite que os subprodutos corrosivos da combustão escorram para a parte traseira do motor, onde eles não podem causar danos.

Precauções de segurança e advertências

1. Mantenha os espectadores a pelo menos 30 metros de distância quando for ligar o motor.
2. Você deve estar fora do caminho da hélice. Não se incline sobre ela quando for ligar ou regular o motor.
3. Sempre balanceie a hélice antes de instalá-la no motor. Nunca use uma hélice danificada, mesmo que levemente.
4. Certifique-se de que as extremidades do spinner não encostam nas pás da hélice. Cantos vivos podem cortar a hélice enfraquecendo-a.
5. Se você usar fios vindos da caixa de campo para aquecer a vela, certifique-se de que eles estejam longe da hélice.
6. Nunca use o seu dedo para dar partida no motor. Sempre use um bastão ou um starter elétrico.
7. Fique atrás da hélice para fazer qualquer ajuste no motor. Sempre desligue o motor antes de mexer no parafuso-batente do acelerador ou no parafuso da marcha lenta.
8. Não opere o motor em lugares onde haja terra solta ou areia.
9. Use óculos de proteção ao ligar e operar o motor.
10. Mantenha todas as peças de roupas soltas, tais como gravatas e mangas de camisa, longe da hélice. Tire todos os objetos dos seus bolsos para impedir que eles caiam na hélice.
11. Mantenha o combustível longe de crianças, fagulhas e calor excessivo. Não fume enquanto manuseia o combustível. Ele é altamente inflamável e deve ser objeto de cuidados. O combustível deve ser guardado em lugar fresco e escuro e seu reservatório deve ser mantido hermeticamente fechado.
12. Nunca ligue o motor numa área fechada. O motor produz monóxido de carbono, que é letal e deve ser ligado em áreas bem ventiladas ao ar livre.

13. O motor fica muito quente quando funciona. Não toque nele até que esteja frio.

14. A maioria das hélices de nylon têm extremidades muito afiadas. Lixe-as levemente para suavizá-las.

Resolvendo problemas

O motor não funciona: verifique se a vela está acendendo. Veja se o motor está recebendo combustível suficiente. Certifique-se de que o motor não está afogado.

O motor liga, mas só funciona por pouco tempo: o motor não está recebendo combustível suficiente. Abra a agulha de alta de 1/4 a meia volta. Você pode ter que injetar combustível mais uma vez. Veja se há furos no tubo de combustível.

O motor pega, tosse e pára.: o motor está afogado. Tire a vela e vire o modelo de cabeça para baixo (voltado para longe de você) e vire a hélice para trás algumas vezes deixando o excesso de combustível sair. Recoloque a vela.

O motor pega e funciona muito acelerado: a agulha de alta pode estar muito fechada. Abra pelo menos mais meia volta. Pode haver um vazamento no tubo de combustível (principalmente se o motor não reage à abertura da agulha de alta). O tubo do pressurizador pode ter se desprendido de uma das pontas.

O motor funciona por alguns minutos e pára: a agulha de alta pode estar muito fechada ou o nível de combustível pode estar baixo. Pode haver um vazamento ou uma dobra muito acentuada no tubo de combustível. A hélice pode ser muito grande para o motor. O combustível contém pouco óleo. O motor não está recebendo bastante ar.

Reparos

A garantia do seu motor está sujeita a uma utilização correta do mesmo, conforme descrito neste manual de instruções; o motor não pode ter sido desmontado.

Os consertos só podem ser feitos por profissionais autorizados pela Supertigre/Aeromodelli.

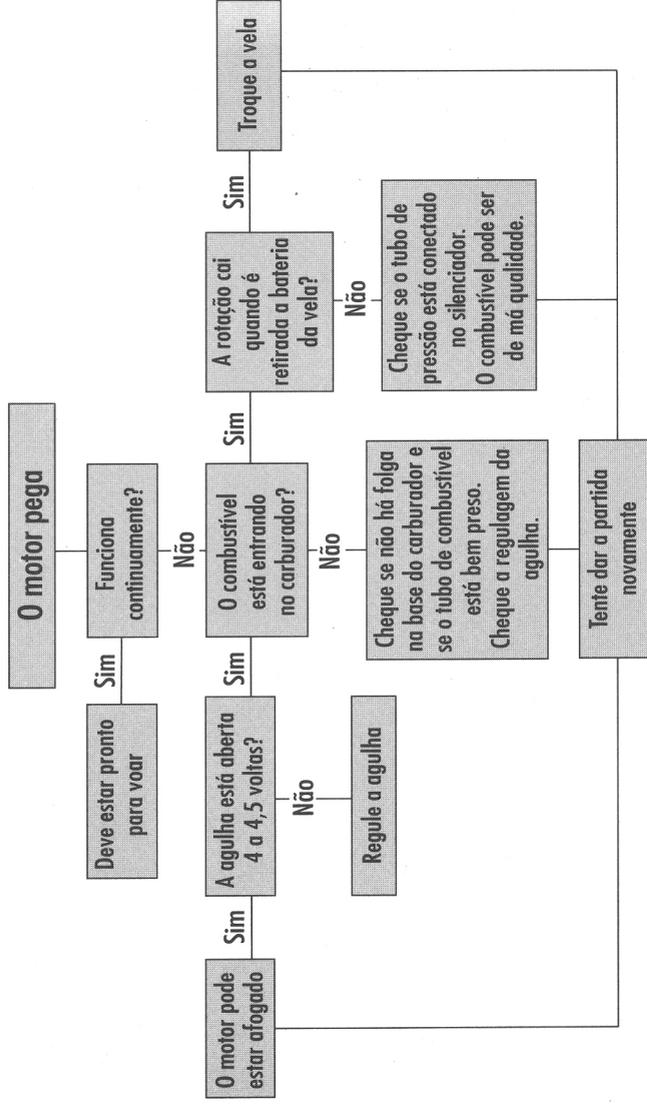


Aeromodelli

CARTÃO DE REFERÊNCIA RÁPIDA



Tenha sempre este cartão em sua caixa de campo. Ele pode ajudá-lo a resolver alguns problemas com seu motor.

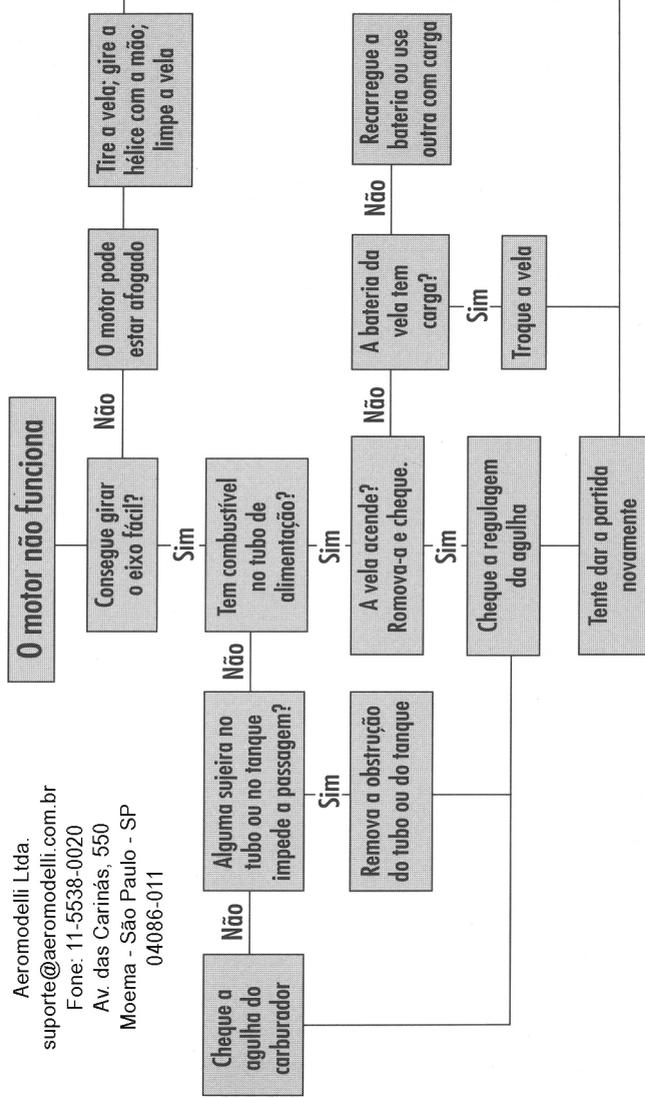


Aeromodelli



CARTÃO DE REFERÊNCIA RÁPIDA

Tenha sempre este cartão em sua caixa de campo. Ele pode ajudá-lo a resolver alguns problemas com seu motor.



Aeromodelli Ltda.
 suporte@aeromodelli.com.br
 Fone: 11-5538-0020
 Av. das Carinás, 550
 Moema - São Paulo - SP
 04086-011