

REELY

Ⓢ Notice d'emploi

Télécommande à poignée pistolet 4 canaux 2,4 GHz « GY4 »

N° de commande 2632377

Page 2 - 25

CE

1 Table des matières

F

	Page
2 Introduction	4
3 Utilisation conforme	4
4 Contenu de l'emballage	4
5 Dernières informations sur le produit	4
6 Explication des symboles	5
7 Consignes de sécurité	5
7.1 Généralités	5
7.2 Mise en service	6
8 Indications relatives aux piles et aux accus	7
9 Éléments de commande et raccordements	8
9.1 Émetteur	8
9.2 Brochage du récepteur	9
10 Commande de l'émetteur	10
10.1 Insertion des piles/accumulateurs dans l'émetteur	10
10.2 Allumage de l'émetteur	10
10.3 Extinction de l'émetteur	11
10.4 Recharge des accus dans l'émetteur	11
10.5 Volant pour la fonction de direction	11
10.6 Levier d'accélération pour la fonction de conduite	12
10.7 Trim de la fonction de direction, bouton rotatif « ST-TRIM »	12
10.8 Sensibilité du gyroscope ou double débit pour la fonction de direction, Encodeur rotatif « GYRO LV / ST-D/R »	12
10.9 Réglage de l'inversion pour la fonction de direction, commutateur à glissière « ST »	13
10.10 Trim la fonction de conduite, bouton rotatif « TH-TRIM »	13
10.11 Double débit pour la fonction de conduite, bouton rotatif « TH-D/R »	13
10.12 Réglage de l'inversion pour la fonction de conduite, commutateur à glissière « TH »	13
10.13 Réglages EPA	14
10.14 Touche pour le canal de commande « AUX1 »	16
10.15 Commutateur à glissière pour le canal de commande (« AUX2 »)	16
11 Fonction gyroscopique du récepteur	16
11.1 Activer/Désactiver la fonction gyroscopique	16
11.2 Régler la sensibilité du gyroscope	17
12 Contrôle des fonctions de direction et de conduite	18
12.1 Fonction de direction	18
12.2 Fonction de conduite	18
12.3 Canaux supplémentaires « AUX1 » et « AUX2 »	19

	Page
13 Fonction d'appairage	20
14 Déclaration de conformité (DOC)	21
15 Entretien et nettoyage.....	21
16 Élimination des déchets.....	22
16.1 Produit.....	22
16.2 Piles/accumulateurs.....	22
17 Dépannage	23
18 Caractéristiques techniques	25
18.1 Émetteur.....	25
18.2 Récepteur.....	25
18.3 Généralités.....	25

2 Introduction

Nous vous remercions d'avoir choisi ce produit.

Ce produit est conforme aux exigences des normes européennes et nationales en vigueur. Afin de maintenir l'appareil en bon état et d'en assurer un fonctionnement sans danger, l'utilisateur doit impérativement respecter ce mode d'emploi !



Ce mode d'emploi fait partie intégrante du produit. Il contient des consignes importantes pour la mise en service et la manipulation du produit. Tenez compte de ces remarques, même en cas de cession de ce produit à un tiers. Conservez ce mode d'emploi afin de pouvoir le consulter à tout moment !

Tous les noms d'entreprises et appellations de produits contenus dans ce mode d'emploi sont des marques déposées de leurs propriétaires respectifs. Tous droits réservés.

Pour toute question technique, veuillez vous adresser à:

France (email) : technique@conrad-france.fr

Suisse : www.conrad.ch

3 Utilisation conforme

Avec la télécommande, vous disposez d'un système de radiocommande parfaitement adapté aux modèles réduits de véhicules. Deux canaux de commande proportionnelle sont disponibles pour les fonctions de pilotage et de direction (Prise pour les doigts et volant) ; pour les fonctions spéciales, la télécommande dispose de deux canaux de commande supplémentaires.

Le boîtier ergonomique de l'émetteur adhère confortablement dans la main, ce qui permet une utilisation confortable de l'émetteur et une commande sûre du modèle.

Quatre piles AA/Mignon sont nécessaires au fonctionnement de l'émetteur (piles non fournies).

Si aucun régulateur de vitesse avec circuit BEC n'est utilisé, vous aurez également besoin de quatre piles AA/Mignon (ou accumulateurs) avec le support de pile/d'accumulateur approprié pour le récepteur (piles et support non fournis).

Ce produit n'est pas un jouet et ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans.



Respectez les consignes de sécurité formulées dans ce manuel d'utilisation. Celles-ci contiennent des informations importantes concernant l'utilisation du produit. Lisez attentivement l'intégralité du mode d'emploi avant la mise en service et l'utilisation du véhicule.

Le non-respect des consignes peut entraîner de nombreux dangers, tel qu'un risque de blessures.

4 Contenu de l'emballage

- Émetteur (télécommande)
- Récepteur
- Mode d'emploi

5 Dernières informations sur le produit

Téléchargez les modes d'emploi actualisés via le lien www.conrad.com/downloads ou scannez le Code QR illustré. Suivez les instructions figurant sur le site internet.



6 Explication des symboles

Les symboles qui suivent figurent dans le texte :



Le symbole du point d'exclamation dans un triangle attire l'attention sur les consignes importantes du mode d'emploi à respecter impérativement.



Le symbole de la flèche précède les conseils et remarques spécifiques à l'utilisation.

7 Consignes de sécurité



Tout dommage résultant du non-respect des consignes contenues dans le mode d'emploi entraîne l'annulation de la garantie ! Nous déclinons toute responsabilité pour les dommages qui en découlent !

Nous déclinons toute responsabilité pour d'éventuels dommages matériels ou blessures corporelles dus à une manipulation incorrecte ou au non-respect des consignes de sécurité. Dans de tels cas, la garantie prend fin.

L'usure normale résultant de l'utilisation et les dommages accidentels (par ex. antenne de réception arrachée, boîtier de récepteur cassé, etc.) sont exclus de la garantie.

Chers clients, ces consignes de sécurité servent non seulement à protéger le produit, mais également à assurer votre propre sécurité et celle des autres personnes. Pour cette raison, veuillez lire ce chapitre attentivement avant de mettre l'appareil en service !

7.1 Généralités

- Pour des raisons de sécurité et d'homologation, il est interdit de modifier et/ou de transformer arbitrairement le produit.
- Ce produit n'est pas un jouet et ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans.
- Il convient de préserver l'appareil de l'eau et de l'humidité.
- Des blessures et/ou des dommages matériels peuvent survenir lors de l'utilisation du modèle réduit (par ex. un modèle réduit de véhicule). Par conséquent, assurez-vous d'être couvert par une assurance appropriée pour l'utilisation du modèle réduit, par ex. une assurance responsabilité civile. Si vous disposez d'un modèle radiocommandé, vérifiez si son utilisation est également couverte par l'assurance.
- Sur les modèles électriques, ne raccordez le moteur d'entraînement qu'une fois l'unité de réception entièrement montée. Vous éviterez ainsi un démarrage intempestif du moteur d'entraînement.
- Avant chaque utilisation, vérifiez que votre modèle et la télécommande fonctionnent correctement. Assurez-vous de l'absence de dommages visibles tels que des connexions défectueuses ou des câbles endommagés. Toutes les pièces amovibles doivent être facilement manœuvrables, mais ne doivent pas présenter de jeu au niveau du logement.
- Il est nécessaire d'apprendre à commander et à mettre en service les modèles réduits radiopilotés ! Si vous n'avez jamais piloté un modèle à distance, soyez alors particulièrement prudent et prenez le temps de vous familiariser avec les réactions du modèle aux commandes de la télécommande. Soyez patient !
- Ne laissez pas traîner le matériel d'emballage. Cela pourrait constituer un jouet dangereux pour les enfants.
- Si vous avez des questions auxquelles le mode d'emploi n'a pas su répondre, veuillez nous contacter (voir chapitre 1 pour les coordonnées) ou consultez un autre spécialiste.

7.2 Mise en service

- Si vos connaissances quant à l'utilisation de modèles radiocommandés sont insuffisantes, veuillez vous adresser à un modéliste expérimenté ou à un club de modélisme.
- Avant de connecter un accumulateur à un modèle, placez-le sur un support approprié. Ne touchez pas les pièces en rotation du modèle lors du branchement de l'accumulateur, vous risquez de vous blesser ! Dans le cas d'un modèle réduit de voiture, le support doit être sélectionné afin que les roues puissent tourner librement. Ne tenez pas le modèle réduit de voiture par les roues.
- Lors de la mise en service, allumez toujours l'émetteur en premier. Ce n'est qu'après cela que la tension/l'alimentation du récepteur du modèle peut être effective. Autrement, le modèle pourrait réagir de manière inattendue !
- Avant l'utilisation du modèle réduit, vérifiez s'il réagit aux commandes de la télécommande comme prévu.
- Lors de l'utilisation d'un modèle réduit, assurez-vous toujours de maintenir une distance appropriée entre vous ou les objets et la zone dangereuse autour des moteurs ou d'autres pièces d'entraînement en rotation.
- Une utilisation non conforme peut provoquer de graves dommages matériels ou blessures ! Veillez toujours à avoir un contact visuel direct avec le modèle et ne l'utilisez donc pas la nuit.
- Ne pilotez votre modèle que si votre capacité de réaction n'est pas restreinte. La fatigue, l'alcool ou les médicaments peuvent provoquer de mauvaises réactions.
- Ne faites fonctionner votre modèle que dans une zone où vous ne mettez en danger aucune autre personne, aucun animal ou objet. Ne l'utilisez que dans des endroits privés ou prévus à cet effet.
- En cas de dysfonctionnement, arrêtez immédiatement votre modèle et éliminez la cause du dysfonctionnement avant de remettre le modèle en marche.
- N'utilisez pas votre système télécommandé pendant les orages, sous les lignes à haute tension ou près des mâts radio.
- Laissez toujours l'émetteur allumé tant que le modèle réduit est en marche. Pour mettre fin au fonctionnement, vous devez d'abord éteindre le moteur, puis le système de réception. Vous pouvez maintenant éteindre l'émetteur.
- Protégez la télécommande de l'humidité et des fortes salissures.
- N'exposez pas l'émetteur aux rayons directs du soleil ou à une forte chaleur pendant une durée prolongée.
- Si le niveau de charge des piles de l'émetteur est faible, la portée est susceptible de diminuer. Si les batteries ou l'accumulateur du récepteur (ou l'accumulateur d'entraînement qui alimente le récepteur en BEC sur un régulateur de vitesse) deviennent faibles, le modèle ne répond plus correctement aux commandes de l'émetteur. Dans ce cas, arrêtez immédiatement le modèle réduit. Remplacez les piles par des neuves ou rechargez l'accumulateur du récepteur/l'accumulateur d'entraînement.
- Ne prenez aucun risque lorsque vous utilisez le produit ! Votre sécurité personnelle et celle de votre entourage dépendent exclusivement de votre comportement lors de la manipulation du modèle réduit.

8 Indications relatives aux piles et aux accus



Bien que la manipulation des piles et des accumulateurs soit aujourd'hui une évidence, elle est toutefois source de nombreux problèmes et dangers. Pour cette raison, respectez impérativement les informations et consignes de sécurité relatives à la manipulation des piles et des accumulateurs énoncées ci-dessous.

- Les piles/accumulateurs ne doivent pas être manipulé(e)s par les enfants. Gardez les piles/accumulateurs hors de portée des enfants.
- Ne laissez pas les piles/accus à la portée de tous ; les enfants ou les animaux domestiques pourraient les avaler. Dans un tel cas, consultez immédiatement un médecin !
- Évitez de court-circuiter, de démonter et de jeter les piles ou accumulateurs dans le feu. Cela entraînerait un risque d'explosion !
- L'enveloppe extérieure des piles ou de l'accumulateur ne doit en aucun cas être endommagée.
- Des piles/accumulateurs endommagé(e)s ou ayant des fuites peuvent causer des brûlures en cas de contact avec la peau ; par conséquent, utilisez des gants de protection appropriés lors de la manipulation.
- Les liquides fuyant des piles/accumulateurs sont chimiquement très agressifs. Les objets ou surfaces en contact avec ceux-ci peuvent être en partie gravement endommagés. C'est pourquoi les piles/accumulateurs doivent être conservé(e)s dans un endroit approprié.
- Les piles normales (non rechargeables) ne doivent pas être rechargées. Risque d'incendie et d'explosion ! Des piles non rechargeables sont prévues pour une utilisation unique et doivent être mises au rebut conformément aux lois en vigueur lorsqu'elles sont déchargées. Ne rechargez que des accumulateurs prévus à cet effet, utilisez un chargeur adapté au type d'accumulateur (Li-Po, NiMH, etc.) de même que la bonne méthode de charge. Respectez impérativement le mode d'emploi du chargeur que vous utilisez.
- Ne rechargez jamais l'accumulateur sans surveillance !
- Si vous ne comptez pas utiliser l'appareil pendant une longue période (par ex. lors d'un stockage) retirez les piles ou les accumulateurs de l'émetteur pour éviter que des fuites n'endommagent l'appareil. Conservez les piles/accumulateurs dans un endroit sec, propre et frais, hors de portée des enfants.
- Rechargez les accumulateurs environ tous les 3 mois ; dans le cas contraire, une décharge automatique dite profonde pourrait se produire, rendant les accumulateurs inutilisables.
- Ne rechargez pas des accumulateurs endommagés, déformés ou ayant des fuites. Cela peut provoquer un incendie ou une explosion ! De tels accumulateurs devenus inutilisables doivent être éliminés dans le respect de l'environnement. Évitez de les réutiliser.
- Assurez-vous, lors de l'insertion des piles/accumulateurs ou du branchement du récepteur sur l'alimentation électrique, que la polarité adéquate est respectée (positive/+ et négative/-).
- Remplacez toujours l'ensemble des piles/accumulateurs de l'émetteur. Ne mélangez pas des piles/accumulateurs complètement chargé(e)s avec celles/ceux à moitié chargé(e)s. N'utilisez que des piles ou des accumulateurs du même type et du même fabricant. Ne mélangez jamais des piles avec des accumulateurs !
- Étant donné que les accumulateurs à cellules rondes ont une tension de sortie (1,2 V) inférieure à celle des piles (1,5 V), nous vous recommandons, pour des raisons de sécurité d'utilisation, de n'utiliser que 4 piles AA/Mignon pour la télécommande et non des accumulateurs. Dans le cas contraire, l'émetteur pourrait signaler une tension de service trop basse après un temps relativement court.

9 Éléments de commande et raccords

9.1 Émetteur

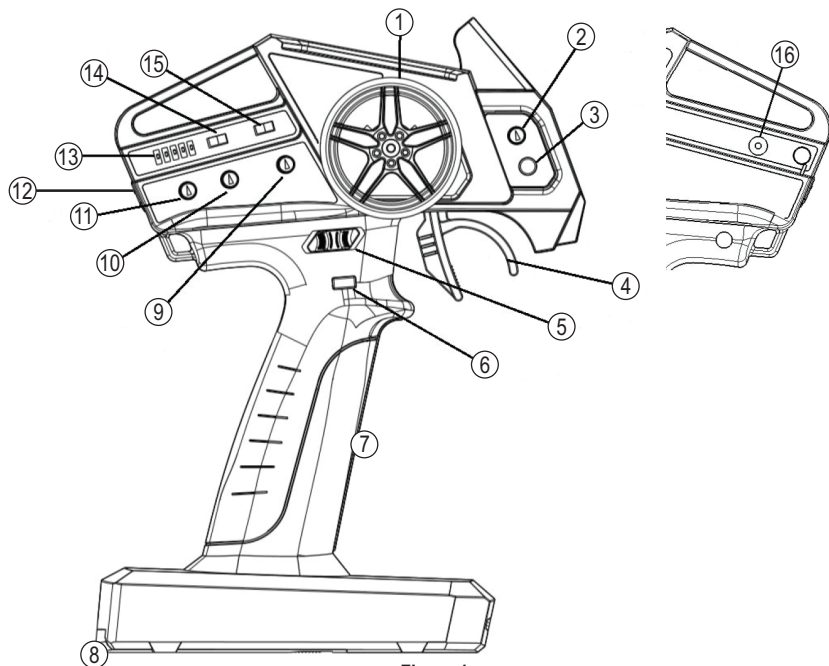


Figure 1

1. Volant pour la fonction de direction
2. Bouton rotatif « TH-TRIM » pour la fonction de compensation de l'entraînement
3. Touche « BIND » pour la fonction Binding (liaison)
4. Levier d'accélération pour la marche avant/arrière
5. Commutateur à glissière pour le canal de commande « AUX2 »
6. Touche « AUX1 » pour le canal de commande « AUX1 »
7. Poignée
8. Compartiment à pile/accumulateur (sur la face inférieure) pour 4 piles/accumulateurs de type AA/Mignon
9. Bouton rotatif « ST-TRIM » pour le réglage de la fonction de direction
10. Bouton rotatif « TH-D/R » pour la fonction de double débit de l'entraînement
11. Bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » pour la fonction de double débit de la direction (le gyro est désactivé) ou la sensibilité du gyro (le gyro est activé)
12. Commutateur marche/arrêt
13. LED 1-5
14. Commutateur d'inversion « ST » pour l'inversion du sens de la fonction de direction
15. Commutateur d'inversion « TH » pour l'inversion de la direction de l'entraînement
16. Prise de charge (à l'arrière)

9.2 Brochage du récepteur

- A Raccordement « AUX2 » pour canal de commande supplémentaire (voir chapitre 10.15)
- B Raccordement « AUX1 » pour canal de commande supplémentaire (voir chapitre 10.14)
- C Raccord « THR » pour régulateur de vitesse/servo des gaz
- D Prise « STR » pour servo de direction
- E Raccord « BATT » pour alimentation électrique externe (par ex. pour un boîtier de batterie d'un véhicule à combustion)
- F LED (sur le côté ; mais la lumière de la LED est également visible d'en haut entre les prises de raccordement)
- G Câble d'antenne

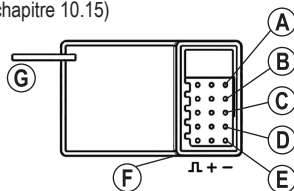


Figure 2

10 Commande de l'émetteur

10.1 Insertion des piles/accumulateurs dans l'émetteur

- Ouvrez le compartiment à piles/accumulateurs en bas de l'émetteur en faisant glisser le couvercle situé sous l'émetteur vers l'arrière dans le sens de la flèche.
- Insérez 4 piles (ou 4 accumulateurs) de taille AA/Mignon en respectant la polarité (plus/+ et moins/-), voir l'inscription dans le compartiment des piles/accumulateurs.
- Refermez le compartiment à piles/accumulateurs.

→ Pour des raisons d'autonomie et de sécurité de fonctionnement, nous recommandons d'utiliser l'émetteur avec des piles, car les accumulateurs ont une tension de sortie plus faible. Cela a pour conséquence que l'émetteur affiche une tension de fonctionnement trop faible après un temps relativement court.

10.2 Allumage de l'émetteur


- Relâchez les éléments de commande de l'émetteur, ne les déplacez pas.
- Déplacez le commutateur marche/arrêt (voir figure 1, pos. 12) vers le haut.
- Les LED (figure 1, pos. 13) indiquent l'état de la pile/de l'accumulateur, moins il y a de LED allumées, plus la pile/l'accumulateur est faible :

– 100 % 

– 80 % 

– 60 % 

– 40 % 

– 20 % 

– Vide : En guise de signal d'avertissement, les LED clignotent et une barre de progression s'affiche.

- Mettez maintenant le récepteur ou le modèle réduit de véhicule en service.



Attention !

Allumez toujours l'émetteur avant de mettre le récepteur en marche et de le raccorder à l'alimentation électrique ou d'allumer le modèle réduit de véhicule. Autrement, le modèle pourrait réagir de manière inattendue.

Arrêtez le fonctionnement à temps si l'état des piles/accumulateurs est trop faible. Arrêtez d'abord le fonctionnement du véhicule (par ex. éteignez le régulateur de vitesse). Ensuite, éteignez l'émetteur et remplacez les piles/accumulateurs usagés/vides par des piles/accumulateurs neufs/pleins. Vous pouvez maintenant remettre en service d'abord l'émetteur, puis le véhicule.

10.3 Extinction de l'émetteur

- Débranchez d'abord le récepteur de l'alimentation électrique, puis éteignez le modèle réduit de véhicule.
- Maintenant, éteignez l'émetteur.



Attention !

Débranchez toujours le récepteur de l'alimentation électrique avant d'éteindre l'émetteur (ou d'éteindre le modèle réduit de véhicule). Autrement, le modèle pourrait réagir de manière inattendue.



Si l'émetteur n'est pas utilisé pendant une période prolongée (par exemple en cas de stockage en hiver), retirez les piles/accumulateurs. Les piles/accumulateurs vides peuvent fuir, ce qui peut endommager les contacts métalliques du compartiment des piles/accumulateurs et la perte de la garantie !

10.4 Recharge des accus dans l'émetteur

L'émetteur dispose sur le côté d'une prise de charge (figure 1, pos. 16) qui permet de charger les accumulateurs insérés (dimensions/polarité/courant de charge, voir chapitre « Caractéristiques techniques »).

- Éteignez l'émetteur.
- Contrôlez si des accumulateurs rechargeables sont effectivement insérés dans le compartiment des piles/accus.



Attention !

Les piles traditionnelles ne sont conçues que pour un usage unique. Risque d'incendie et d'explosion en cas de charge de piles non rechargeables ! Ne rechargez que les accus rechargeables prévus à cet effet. N'utilisez qu'un chargeur conçu pour le nombre de cellules de l'émetteur et le type d'accumulateur correspondant (par ex. NiMH).

Une diode de protection est intégrée dans l'émetteur, ce qui peut entraîner des problèmes avec certains chargeurs.

- Connectez la prise de charge à votre chargeur à l'aide d'un câble de charge approprié.
- Débranchez le chargeur de la prise de charge une fois la charge terminée.
- Allumez l'émetteur et contrôlez l'affichage de la LED, voir chapitre 10.2.



Nous vous recommandons de ne pas charger les accus directement dans l'émetteur, mais à l'extérieur de celui-ci (à l'aide d'un chargeur pour cellules individuelles). Ici, il est possible d'utiliser des courants de charge plus élevés en fonction des accumulateurs et du chargeur, ce qui permet de charger complètement les accumulateurs plus rapidement.

10.5 Volant pour la fonction de direction

Le volant (figure 1, pos. 1) permet de commander le servo de direction raccordé au canal récepteur 1. Lorsque le volant est tourné vers la gauche (sens inverse des aiguilles d'une montre), le véhicule doit se déplacer vers la gauche en fonction de l'angle de rotation ; lorsqu'il est tourné vers la droite (sens des aiguilles d'une montre), il doit se déplacer vers la droite.

Les éléments de commande suivants de l'émetteur, qui sont décrits en détail dans les chapitres suivants, ont une influence sur la fonction de direction :

- Bouton rotatif « ST-TRIM » (figure 1, pos. 9) : Régler la position centrale/neutre du servo de direction (ou la marche en ligne droite du véhicule), voir chapitre 10.7
- Bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11) : Uniquement si le gyroscope du récepteur est **désactivé** : Limitation du débattement maximal du servo de direction, voir chapitre 10.8
- Commutateur d'inversion « ST » (figure 1, pos. 14) : Inversion du sens pour la fonction de direction, voir chapitre 10.9

10.6 Levier d'accélération pour la fonction de conduite

Le levier d'accélération (figure 1, pos. 4) permet de commander le régulateur de vitesse (ou le servo des gaz d'un véhicule à combustion) raccordé au canal récepteur 2.

Si vous tirez le levier d'accélération vers la poignée, le véhicule doit avancer (la vitesse dépend de la position du levier). Si vous éloignez le levier d'accélération de la poignée, le véhicule doit rouler en marche arrière ou freiner (selon le véhicule).

Les éléments de commande suivants de l'émetteur, qui sont décrits en détail dans les chapitres suivants, ont une influence sur la fonction de conduite :

- Bouton rotatif « TH-TRIM » (figure 1, pos. 2) : Régler la position centrale/neutre, voir chapitre 10.10
- Bouton rotatif « TH-D/R » (figure 1, pos. 10) : Réglage du double débit, voir chapitre 10.11
- Commutateur d'inversion « TH » (figure 1, pos. 15) : Inversion du sens, voir chapitre 10.12

10.7 Trim de la fonction de direction, bouton rotatif « ST-TRIM »

Si, pendant le déplacement, le véhicule a tendance à dévier vers la gauche ou vers la droite alors que le volant se trouve en position centrale, réglez en conséquence le trim de direction sur l'émetteur à l'aide du bouton rotatif « ST-TRIM » (voir figure 1, pos. 9).

Pendant le réglage, l'une des LED (figure 1, pos. 13) indique la position du trim ; après environ 5 secondes sans mouvement du bouton rotatif, l'affichage LED revient à l'état de la pile/l'accumulateur.



→ Si la course de trim ne suffit pas, vérifiez si la position du levier servo sur le servo de direction ou la tringle de commande dans le véhicule est correcte.

Le réglage doit être effectué de sorte que la position neutre de la direction se situe près de la position centrale du bouton rotatif.

10.8 Sensibilité du gyroscope ou double débit pour la fonction de direction, Encodeur rotatif « GYRO LV / ST-D/R »

Le bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11) a deux fonctions différentes, selon que le gyroscope du récepteur est activé ou désactivé.

10.8.1 Le gyroscope est activé

Le bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11) permet de modifier la sensibilité du gyroscope. Vous trouverez une description détaillée au chapitre 11.

10.8.2 Le gyroscope est désactivé

Le bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11) permet de limiter l'angle de braquage maximal, ce qui permet de mieux piloter le véhicule lors de déplacements rapides, car il réagit avec plus de sensibilité.

Pendant le réglage, l'une des LED (figure 1, pos. 13) indique le résultat du réglage ; après environ 5 secondes sans mouvement du bouton rotatif, l'affichage LED revient à l'état de la pile/l'accumulateur.



Attention !

Si vous tournez le bouton rotatif complètement à gauche jusqu'à la butée, le servo de direction ne bouge plus. Le véhicule ne peut donc plus être dirigé.

10.9 Réglage de l'inversion pour la fonction de direction, commutateur à glissière « ST »

Le commutateur à glissière « ST » (figure 1, pos. 14) permet d'inverser le sens de déplacement du servo de direction (par ex. si vous tenez l'émetteur avec la main droite et le dirigez avec la main gauche).

10.10 Trim la fonction de conduite, bouton rotatif « TH-TRIM ».

Si le véhicule ne s'arrête pas lorsque vous relâchez le levier d'accélération (position centrale/neutre), réglez le trim de l'émetteur pour la fonction de marche à l'aide du bouton rotatif « TH-TRIM » (figure 1, pos. 2).



Pendant le réglage, l'une des LED (figure 1, pos. 13) indique la position du trim ; après 5 secondes sans mouvement du bouton rotatif, l'affichage LED revient à l'état de la pile/l'accumulateur.

→ Si la course de trim ne suffit pas, il est nécessaire de réinitialiser la position neutre et la position plein régime sur un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse électronique. Sur un véhicule équipé d'un servo des gaz/de freinage, il convient de corriger la position de ralenti via la tringle de commande correspondante.

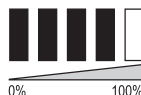
Le réglage spécifique doit être effectué de sorte que la position neutre de l'entraînement se situe près de la position centrale du bouton rotatif.

10.11 Double débit pour la fonction de conduite, bouton rotatif « TH-D/R »

Le bouton rotatif permet de régler la course de commande du canal 2 (régulateur de vitesse ou servo des gaz/de freinage).

Cette fonction peut être utilisée pour limiter la vitesse maximale d'un véhicule pour un débutant. Si, par ex., un régulateur de vitesse électronique est raccordé au canal récepteur 2, une limitation réduit la puissance du moteur de 50 % à titre d'ex., malgré une déflexion complète au niveau du levier d'accélération/de freinage.

Pendant le réglage, l'une des LED (figure 1, pos. 13) indique le résultat du réglage ; après environ 5 secondes sans mouvement du bouton rotatif, l'affichage LED revient à l'état de la pile/l'accumulateur.



→ **Remarque :**

Si vous tournez le bouton rotatif complètement à gauche (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) jusqu'à la butée, il se peut que l'entraînement ne bouge plus.

10.12 Réglage de l'inversion pour la fonction de conduite, commutateur à glissière « TH »

Normalement, le véhicule doit avancer lorsque vous tirez le levier d'accélération vers la poignée sur l'émetteur. Si ce n'est pas le cas, vous pouvez inverser le sens de déplacement de l'entraînement à l'aide du commutateur à glissière « TH » (figure 1, pos. 15).

→ **Remarque :**

Si vous avez débranché un moteur électrique du régulateur de vitesse (par ex. lors de travaux de réparation sur le véhicule) et que le véhicule se déplace ensuite dans la mauvaise direction, vous devriez plutôt rebrancher correctement les câbles du moteur au lieu d'actionner le commutateur à glissière (pour les moteurs sans balais, inversez deux des trois câbles pour l'inversion du sens).

10.13 Réglages EPA

L'abréviation « EPA » signifie en anglais « End Point Adjustment », c'est-à-dire réglage de la position finale.

Réglage EPA pour la fonction de direction :

Il est possible de définir avec précision le débattement maximal autorisé pour le servo de direction vers la gauche et vers la droite, afin qu'il ne se bloque pas mécaniquement (et qu'il ne risque pas d'endommager la boîte de vitesses). Le réglage peut être effectué séparément dans les deux sens de rotation du servo de direction.

Réglage EPA pour la fonction de conduite :

Une modification du réglage EPA pour la fonction de conduite limite, pour un régulateur de vitesse électronique, la vitesse maximale en marche avant et en marche arrière. Le réglage est possible séparément pour chaque direction de conduite.

Pour un véhicule équipé d'un servo des gaz, il est possible de définir avec précision le débattement maximal autorisé dans les deux directions, afin qu'il ne se bloque pas mécaniquement (et qu'il ne risque pas d'endommager la boîte de vitesses). Il est possible de régler la rotation du servo des gaz dans les deux sens, séparément l'un de l'autre (la position plein régime peut ainsi être réglée correctement, et si le servo des gaz commande également le frein, la force de freinage maximale peut être réglée).

→ Vous pouvez limiter la vitesse de marche avant avec le réglage EPA, mais laisser la vitesse de marche arrière inchangée (avec le réglage du double débit, les deux vitesses changent simultanément).

Après une modification du réglage EPA, une correction du trim de la fonction de conduite peut être nécessaire (voir chapitre 10.10).

Si vous utilisez un régulateur de vitesse électronique, il peut également être nécessaire de réinitialiser la position neutre et la position plein régime du régulateur de vitesse.

Procédez aux étapes suivantes si vous souhaitez modifier les réglages :

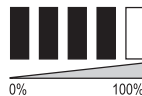
- Débranchez d'abord le récepteur de l'alimentation électrique, puis éteignez le modèle réduit de véhicule.
- Éteignez l'émetteur.
- Placez le véhicule sur une surface stable de manière à ce que les roues puissent tourner librement.

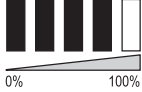
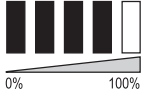



Attention !

Pendant le réglage de l'EPA, l'entraînement (roues, essieux, etc.) et la direction sont actifs et se déplacent à pleine vitesse. Veillez donc à ce que le véhicule soit bien fixé. Ne touchez pas à l'entraînement ou aux pièces mobiles. Ne tenez pas le véhicule par les roues !

- Poussez le levier d'accélération jusqu'à la butée en l'éloignant de la poignée (vitesse maximale pour la marche arrière), maintenez en outre la touche « AUX1 » (voir chapitre 10, pos. 6) enfoncée et allumez l'émetteur.
- La LED centrale des 5 LED clignote, le mode de réglage EPA est actif.
- Relâchez maintenant le levier d'accélération et la touche « AUX1 » ; la LED centrale continue de clignoter.
- Mettez maintenant le récepteur ou le modèle réduit de véhicule en service (allumer le régulateur de vitesse ou l'alimentation électrique du récepteur).
- Le véhicule devrait maintenant être prêt à fonctionner et réagir aux commandes de l'émetteur (gauche, droite, avant, arrière, position neutre).
- Déplacez le levier d'accélération en position « **accélération à fond vers l'avant** » (tirez le levier d'accélération à fond vers la poignée), l'entraînement fonctionne maintenant à pleine vitesse en avant.
- Le bouton rotatif « TH-TRIM » permet de modifier le réglage EPA pour « l'accélération à fond vers l'avant ». Les LED indiquent le réglage actuel. Le régime du moteur devrait légèrement varier lorsque vous réglez la commande rotative.
- Relâchez le levier d'accélération de manière à ce qu'il se trouve en position neutre.



- Sur certains régulateurs de vitesse électroniques, il faut maintenant mettre brièvement le levier d'accélération en position « accélération à fond en marche arrière », puis la relâcher (position neutre). Ceci est nécessaire pour que le régulateur de vitesse autorise la marche arrière.
- Mettez le levier d'accélération en position « **accélération à fond en marche arrière** » (éloigner le levier d'accélération de la poignée), l'entraînement fonctionne maintenant à pleine vitesse en marche arrière (sur les véhicules équipés d'un moteur à combustion il n'y a bien sûr pas de marche arrière, mais le frein est commandé).
- Avec le bouton rotatif « TH-TRIM », il est possible de modifier le réglage EPA pour l'« accélération à fond en marche arrière » (ou, sur les véhicules équipés d'un moteur à combustion, le réglage du frein). Les LED indiquent le réglage actuel.
 
 Le diagramme TH-TRIM montre cinq LED rectangulaires alignées horizontalement. La première LED à gauche est entièrement noire, les deux suivantes sont partiellement noires, et la cinquième à droite est entièrement blanche. En dessous des LED, une barre grise triangulaire pointe vers la droite, avec '0%' à son extrémité gauche et '100%' à son extrémité droite.
- Relâchez le levier d'accélération de manière à ce qu'il se trouve en position neutre.
- Réglez le bouton rotatif « TH-TRIM » sur la position neutre, de sorte que l'entraînement s'arrête.
- Déplacez le volant complètement vers la **gauche** et maintenez-le dans cette position.
- Le bouton rotatif « ST-TRIM » permet de modifier le réglage EPA pour le débattement maximal du servo de direction vers la gauche. Les LED indiquent le réglage actuel. Le réglage doit être effectué de manière à ce que le braquage maximal soit atteint, mais que le servo ne fonctionne pas en bloc.
 
 Le diagramme ST-TRIM (gauche) est identique au diagramme TH-TRIM, montrant cinq LED et une barre triangulaire graduée de 0% à 100%.
- Relâchez le volant de sorte qu'il se trouve en position neutre.
- Déplacez le volant complètement vers la **droite** et maintenez-le dans cette position.
- Le bouton rotatif « ST-TRIM » permet de modifier le réglage EPA pour le débattement maximal du servo de direction vers la droite. Les LED indiquent le réglage actuel. Le réglage doit être effectué de manière à ce que le braquage maximal soit atteint, mais que le servo de direction ne fonctionne pas en bloc.
 
 Le diagramme ST-TRIM (droite) est identique au diagramme TH-TRIM, montrant cinq LED et une barre triangulaire graduée de 0% à 100%.
- Relâchez le volant de sorte qu'il se trouve en position neutre.
- Réglez la position neutre (position centrale) de la direction à l'aide du bouton rotatif « ST-TRIM ».
- Débranchez le récepteur de l'alimentation électrique, puis éteignez le modèle réduit de véhicule.
- Éteignez l'émetteur. Les réglages de l'EPA sont maintenant terminés et enregistrés. Vous pouvez maintenant utiliser l'émetteur et le véhicule comme d'habitude.

10.14 Touche pour le canal de commande « AUX1 »

La touche « AUX1 » (figure 1, pos. 6) permet de commander une fonction supplémentaire. Le récepteur active la sortie correspondante tant que vous appuyez sur la touche (voir figure 2, pos. B).

Cela peut être utile par ex. pour un servo de freinage séparé d'un frein à disque sur un grand modèle réduit de véhicule : Tant que vous appuyez sur la touche, le frein à disque est actionné.

10.15 Commutateur à glissière pour le canal de commande (« AUX2 »)

L'émetteur offre la possibilité de commuter des fonctions supplémentaires via l'interrupteur à coulisse « AUX2 » (figure 1, pos. 5) ; le commutateur a 3 positions de commutation différentes.

Vous pouvez ainsi, par exemple, commander un éclairage supplémentaire ou un système de sonorisation dans le véhicule sur la sortie correspondante du récepteur (voir figure 2, pos A).

11 Fonction gyroscopique du récepteur

Un gyroscope est intégré au récepteur. Celui-ci agit sur la sortie du servo de direction, de sorte qu'en cas de dérapage de l'arrière du véhicule, la direction est automatiquement inversée. Il est possible de sélectionner 8 niveaux de sensibilité différents - en outre, le gyroscope peut également être désactivé.

11.1 Activer/Désactiver la fonction gyroscopique



Remarque :

Le gyroscope du récepteur est déjà activé par défaut à la livraison.

Procédez comme suit :

- Débranchez d'abord le récepteur de l'alimentation électrique, puis éteignez le modèle réduit de véhicule.
- Éteignez l'émetteur.
- Placez le véhicule sur une surface stable de manière à ce que les roues puissent tourner librement.



Attention !

Lors du processus de commutation, le moteur démarre brièvement. Ne mettez pas les doigts dans le mécanisme d'entraînement. Ne retenez pas les roues.

- La LED du récepteur clignote pour indiquer si le gyroscope est activé ou désactivé. Vous pouvez également déterminer si le gyroscope est activé ou désactivé en effectuant un test de fonctionnement (description ci-dessous).
- Allumez l'émetteur, puis le véhicule (régulateur de vitesse ou alimentation électrique du récepteur). Attendez que le véhicule soit prêt à fonctionner et qu'il réagisse correctement aux signaux de commande de l'émetteur (direction/fonction de conduite ; le cas échéant, corrigez le trim pour la fonction de conduite).
- Relâchez le levier d'accélération et le bouton rotatif pour la fonction de direction sur l'émetteur, de manière à ce qu'ils soient en position centrale (position neutre).
- Appuyez 3 fois rapidement l'une après l'autre sur la touche « BIND » de l'émetteur (voir figure 1, pos. 3) pour activer ou désactiver le gyroscope du récepteur.

La sortie du récepteur pour la fonction de conduite est brièvement activée (pour les véhicules électriques : le moteur démarre brièvement ; pour les véhicules à combustion : le servo des gaz dévie brièvement). La LED du récepteur indique l'état actuel par des clignotements :

- La LED clignote 1 X : Le gyroscope est désactivé
- La LED clignote 3 X : Le gyroscope est activé

- Vérifiez le fonctionnement du gyroscope en tournant le châssis du véhicule vers la gauche ou vers la droite (20° - 45°) afin de simuler une éruption de l'arrière du véhicule. Il n'est pas nécessaire que le moteur/l'entraînement soit en marche pour cela.

Lorsque le gyroscope est **activé**, les roues avant sont déplacées dans la direction opposée par le servo de direction. La sensibilité du gyroscope peut être modifiée à l'aide du bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11), voir chapitre 11.2.

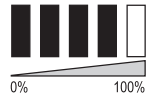
Lorsque le gyroscope est **désactivé**, la position des roues avant ne change **pas**. Le bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11) sert maintenant à régler le double débit pour la fonction de direction, voir chapitre 10.8.

- Débranchez le récepteur de l'alimentation électrique, puis éteignez le modèle réduit de véhicule.
- Éteignez ensuite l'émetteur.
- Après la remise en marche de l'émetteur et du récepteur/véhicule, le réglage choisi est actif, le gyroscope est activé ou désactivé.

11.2 Régler la sensibilité du gyroscope

Lorsque le gyroscope est **activé**, sa sensibilité peut être modifiée sur 8 niveaux à l'aide du bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11). Les LED de l'émetteur indiquent le réglage.

Vous pouvez ainsi augmenter ou diminuer à votre convenance le contre-braquage du servo de direction en cas de dérapage de l'arrière du véhicule.



Vous pouvez vérifier le fonctionnement du gyroscope et le contre-braquage du servo de direction en tournant le châssis du véhicule vers la gauche ou vers la droite afin de simuler un dérapage de l'arrière du véhicule. Il n'est pas nécessaire que le moteur/l'entraînement soit en marche pour cela.

- Lorsque le gyroscope est **désactivé**, le bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11) sert à régler le double débit pour la fonction de direction, voir chapitre 11.7.

12 Contrôle des fonctions de direction et de conduite

Placez votre modèle réduit de véhicule sur une surface appropriée afin que toutes les roues puissent tourner librement et que le véhicule soit parfaitement stable. N'introduisez pas les mains dans les pièces en mouvement ou en rotation, risque de blessure !

Allumez d'abord l'émetteur et (si ce n'est pas encore le cas) placez le trim des fonctions de conduite et de direction en position centrale.

Allumez ensuite l'alimentation électrique pour le récepteur (par ex., reliez l'accumulateur d'entraînement au régulateur de vitesse, activez le régulateur de vitesse).

12.1 Fonction de direction

Si l'ensemble du branchement et de l'installation a été effectué correctement, la direction du modèle doit répondre à la rotation du volant (figure 1, pos. 1).

Lorsque le volant est en position centrale, les roues du véhicule doivent être droites. Si les roues sont inclinées alors que le volant est en position centrale, vérifiez si la position du levier servo sur le servo de direction est correcte. Les tringles de commande peuvent être réajustées, si nécessaire.

Si vous dirigez le volant de l'émetteur vers la gauche, les roues du véhicule doivent tourner vers la gauche. Si vous vous dirigez vers la droite, les roues doivent tourner vers la droite.



Attention !

L'utilisation du volant de l'émetteur ne nécessite qu'une faible force. Il suffit donc d'actionner le volant du bout des doigts. Si vous tentez de tourner davantage le volant avec une force accrue lorsque la butée est atteinte, cela peut entraîner la destruction du mécanisme de direction de l'émetteur. Vous perdrez ainsi la garantie !

Si les roues tournent exactement dans le sens opposé, vous pouvez activer le réglage inverse de la direction. Ceci inverse le sens du servo. Il peut alors s'avérer nécessaire de réajuster le trim de direction.

Réglez les tringles de commande sur votre modèle de sorte à avoir toute la déflexion de braquage vers la gauche et la droite sans que la direction ne connaisse un blocage ou une limitation mécanique. Si la déflexion de braquage s'avère trop grande lors de l'utilisation du modèle, elle peut être réduite à l'aide du réglage EPA (voir chapitre 10.13).

12.2 Fonction de conduite

Si vous tirez le levier d'accélération/de freinage (figure 1, pos. 4) jusqu'à la butée dans la direction de la poignée, le modèle accélère. Si le levier d'accélération est poussé vers l'avant loin de la poignée, le modèle ralentit ou entame la marche arrière (en fonction du véhicule ou du régulateur de vitesse).



Sur certains régulateurs de vitesse électroniques, la marche arrière ne s'effectue que lorsque le levier d'accélération est éloigné de la poignée pour la **deuxième** fois (cela évite une commutation rapide entre la marche avant et arrière et donc une surcharge de l'entraînement). Respectez le mode d'emploi du régulateur de vitesse que vous utilisez.

Sur la plupart des véhicules équipés d'un moteur à combustion, le servo des gaz et une tringle de servo correspondante permettent de commander en même temps le carburateur et un frein à disque.

Si l'entraînement de votre modèle réagit exactement dans le sens inverse, vous pouvez activer le réglage inverse pour la fonction de conduite.

Sur un modèle équipé d'un moteur à combustion, réglez les tringles de servo du carburateur et de frein de sorte que le servo des gaz ne connaisse pas une limitation mécanique. Le réglage du trim de la fonction de conduite doit être en position centrale. La course du servo peut également être limitée à l'aide du réglage EPA (voir chapitre 10.13).

Sur un modèle équipé d'un régulateur de vitesse électronique, les différentes positions du levier de commande pour la fonction de conduite (marche avant, arrêt, marche arrière) peuvent éventuellement être programmées dans le régulateur de vitesse. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet dans la documentation du régulateur de vitesse. Si le régulateur de vitesse n'est pas programmable, réglez le trim de sorte que le véhicule soit à l'arrêt lorsque le levier d'accélération est en position centrale/neutre.

12.3 Canaux supplémentaires « AUX1 » et « AUX2 »

Lorsque des servos sont commandés, veillez toujours à ce que les servos ne fonctionnent pas sur des blocs. Cela signifie que les servos ne butent pas mécaniquement dans les fins de course respectives. Cela entraîne non seulement une augmentation de la consommation d'énergie, mais aussi une surcharge du servoréducteur ou de la servoélectronique.

- Le canal « AUX1 » (figure 2, pos. B) du récepteur est activée aussi longtemps que vous activez la touche « AUX1 » (figure 1, pos. 6).
- Le canal « AUX2 » (figure 2, pos. A) sur le récepteur permet trois positions de commutation différentes grâce à l'interrupteur à coulisse « AUX2 ».

13 Fonction d'appairage

Avec les télécommandes 2,4 GHz, une transmission correcte du signal implique que l'émetteur et le récepteur aient le même codage numérique. La synchronisation du codage numérique (liaison entre l'émetteur et le récepteur) s'effectue à l'aide de la fonction de liaison (également appelée « Appairage »).

En général, l'émetteur et le récepteur sont déjà appairés/connectés à l'usine et peuvent donc être utilisés directement.

Une répétition de la procédure d'appairage n'est nécessaire que lorsque l'émetteur ou le récepteur est remplacé, ou pour éliminer un dysfonctionnement.

Procédez comme suit :



Attention, important !

Le réglage EPA (voir chapitre 10.13) pour la fonction de conduite doit être ajusté au maximum pour la marche avant et arrière (il ne doit pas y avoir de limite de vitesse).

Vous devez également tourner les deux boutons rotatifs « TH-D/R » (figure 1, pos. 10) et « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée vers la droite.

Le non-respect de cette consigne peut empêcher le processus d'affectation de se terminer correctement, l'étalonnage du récepteur est également effectué pendant le processus de liaison. (apprentissage des commandes maximales de l'accélérateur et du volant).

- Débranchez d'abord le récepteur de l'alimentation électrique, puis éteignez le modèle réduit de véhicule.
 - Éteignez l'émetteur.
 - Placez le récepteur de manière à ce qu'il soit positionné à l'horizontale. Fixez-le par exemple avec un morceau de ruban adhésif.
 - Sur l'émetteur, maintenez enfoncée la touche « BIND » pour la fonction de liaison (figure 1, pos. 3) et allumez l'émetteur. Les LED (figure 1, pos. 13) émettent maintenant une barre de progression de gauche à droite. Relâchez la touche « BIND ». L'émetteur recherche maintenant le récepteur pendant environ 10 secondes.
 - Pendant que la barre de progression est visible sur l'émetteur, reliez le récepteur à l'alimentation électrique (par ex. activer le régulateur de vitesse).
 - Le LED du récepteur clignote et reste allumée en continu après quelques secondes. Sur l'émetteur, la barre de progression s'arrête également, les LED sont allumées en permanence (et indiquent comme d'habitude l'état de la pile/de l'accu).
- Le récepteur est maintenant en mode étalonnage, dans lequel il doit apprendre les commandes maximales de l'accélérateur (accélération à fond en marche avant/arrière) ainsi que celles de l'angle de braquage gauche/droite.
- Tirez l'accélérateur sur l'émetteur jusqu'à la butée de la poignée (= accélération à fond en marche avant), puis remettez-le en position centrale (position neutre). L'entraînement ne démarre pas.
 - Éloignez l'accélérateur de la poignée jusqu'à la butée (= accélération à fond en marche arrière), puis remettez-le en position centrale (position neutre). L'entraînement ne démarre pas.
 - Tournez le volant de l'émetteur complètement vers la gauche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, puis remettez-le en position centrale (position neutre). La direction fonctionne normalement
 - Tournez le volant complètement vers la droite dans le sens des aiguilles d'une montre, puis remettez-la en position centrale (position neutre). La direction fonctionne normalement

- Le LED du récepteur doit maintenant clignoter à 3 reprises et s'allumer ensuite en permanence.
- Si le LED ne clignote pas 3 fois à cet endroit, vous devez contrôler et régler correctement le réglage EPA et la position des deux boutons rotatifs (voir remarque au début du processus de liaison).
- Contrôlez brièvement le fonctionnement du véhicule pour vérifier qu'il répond correctement aux signaux de commande de l'émetteur (direction et moteur/entraînement).
 - Si vous le souhaitez, vous pouvez maintenant activer ou désactiver le gyroscope. Reportez-vous au chapitre 11.1. à cet effet.
 - Débranchez le récepteur de l'alimentation électrique, puis éteignez le modèle réduit de véhicule.
 - Éteignez ensuite l'émetteur.
 - Vous pouvez maintenant remettre le récepteur en place, par ex. dans un boîtier de récepteur du véhicule. Le récepteur doit se trouver à l'horizontale (les prises/fiches doivent être orientées vers le haut), mais l'orientation latérale ne compte pas. Faites sortir le câble d'antenne du boîtier du récepteur. Rangez les câbles restants dans le boîtier du récepteur et refermez-le en veillant à ne pas pincer de câble lorsque vous le vissez.
- Le récepteur doit se trouver à l'horizontale dans le véhicule, afin que le gyroscope intégré dans le récepteur fonctionne correctement.
- Vous pouvez maintenant remettre l'émetteur et le véhicule en service.

14 Déclaration de conformité (DOC)

Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Straße 1, D-92240 Hirschau, déclare par la présente que ce produit est conforme à la directive 2014/53/UE.

Le texte intégral de la déclaration de conformité UE est disponible au lien suivant :

www.conrad.com/downloads

Sélectionnez une langue en cliquant sur le drapeau correspondant puis saisissez le numéro de commande du produit dans le champ de recherche pour pouvoir télécharger la déclaration de conformité UE sous format PDF.

15 Entretien et nettoyage

Ce produit ne nécessite aucun entretien particulier. Pour un nettoyage occasionnel, utilisez un chiffon sec et sans fibres.

N'utilisez en aucun cas des détergents agressifs, de l'alcool à friction ou d'autres solutions chimiques qui peuvent provoquer une décoloration ou des dommages.

16 Élimination des déchets

16.1 Produit



Tous les équipements électriques et électroniques mis sur le marché européen doivent être marqués de ce symbole. Ce symbole indique que cet appareil doit être éliminé séparément des déchets municipaux non triés à la fin de son cycle de vie.

Tout détenteur d'appareils usagés est tenu de les remettre à un service de collecte séparé des déchets municipaux non triés. Les utilisateurs finaux sont tenus de séparer, sans toutefois les détruire, les piles et accumulateurs usagés qui ne sont pas intégrés dans l'appareil usagé, ainsi que les lampes qui peuvent être enlevées de l'appareil usagé sans être détruites, avant de le remettre à un point de collecte.

Les distributeurs d'équipements électriques et électroniques sont légalement tenus de reprendre gratuitement les appareils usagés. Conrad vous offre les possibilités de retour **gratuit** suivantes (plus d'informations sur notre site Internet) :

- à nos filiales Conrad
- dans les centres de collecte créés par Conrad
- dans les points de collecte des organismes de droit public chargés de l'élimination des déchets ou auprès des systèmes de reprise mis en place par les fabricants et les distributeurs au sens de la loi sur les équipements électriques et électroniques (ElektroG)

L'utilisateur final est responsable de l'effacement des données personnelles sur l'équipement usagé à mettre au rebut.

Veuillez noter que dans les pays autres que l'Allemagne, d'autres obligations peuvent s'appliquer pour la remise et le recyclage des appareils usagés.

16.2 Piles/accumulateurs

En tant qu'utilisateur final, vous êtes légalement tenu (Ordonnance relative à l'élimination des piles usagées) de rapporter toutes les piles/accumulateurs usagés ; il est interdit de les jeter avec les ordures ménagères.



Les piles/accumulateurs qui contiennent des substances toxiques sont caractérisées par les symboles ci-contre qui indiquent l'interdiction de les jeter dans les ordures ménagères. Les désignations pour le métal lourd prépondérant sont : Cd = cadmium, Hg = mercure, Pb = plomb (la désignation se trouve sur les piles/accumulateurs, par ex. sous le symbole de la poubelle illustré à gauche).

Vous pouvez rapporter gratuitement vos piles/accumulateurs usagés aux centres de récupération de votre commune, à nos succursales ou à tous les points de vente de piles/accumulateurs. Vous respectez ainsi les ordonnances légales et contribuez à la protection de l'environnement.

Avant la mise au rebut, recouvrez complètement les contacts exposés de la batterie/des piles avec un morceau de ruban adhésif pour éviter les courts-circuits. Même si les piles/batteries rechargeables sont vides, l'énergie résiduelle qu'elles contiennent peut être dangereuse en cas de court-circuit (éclatement, surchauffe, incendie, explosion).

17 Dépannage

L'émetteur ne réagit pas :

- Vérifiez les piles de l'émetteur et remplacez-les par des piles neuves si nécessaire.
- Vérifiez que vous avez inséré les piles avec la polarité correcte.

Les servos et/ou le régulateur de vitesse ne réagissent pas :

- Vérifiez la tension/alimentation du récepteur.
- Tester la fonction BEC du régulateur de vitesse.
- Vérifiez la polarité des connecteurs des servos.
- Vérifiez l'attribution des canaux du récepteur aux éléments de commande de l'émetteur. Vérifiez si les servos ou le régulateur de vitesse sont liés au bon canal du récepteur.
- Configurez à nouveau le récepteur sur l'émetteur (activez la fonction de liaison).
- Vérifiez le réglage du double débit sur l'émetteur.
- Vérifiez le réglage EPA sur l'émetteur.

Les servos vibrent :

- Vérifiez la tension/alimentation du récepteur.

Un servo ronfle :

- Vérifiez la tension/alimentation du récepteur.
- Vérifiez que les tringles de commande sont en bon état.
- Le servo fonctionne sur des blocs, limitez la course du servo via le réglage EPA.
- Utilisez le servo sans palonnier du servo à des fins d'essai.

L'appareil n'a qu'une faible portée :

- Vérifiez la tension/alimentation du récepteur.
- Vérifiez les piles de l'émetteur et remplacez-les par des piles neuves si nécessaire.
- Déplacez l'antenne du récepteur différemment à des fins de test. L'antenne doit déborder le véhicule le plus verticalement possible afin d'offrir une grande portée.

L'émetteur s'éteint tout seul juste à la mise en marche ou au bout d'une courte durée :

- Vérifiez les piles de l'émetteur et remplacez-les par des piles neuves si nécessaire.

Le véhicule ne braque pas ou l'angle de braquage est trop faible :

- Vérifiez que les tringles de commande fonctionnent correctement.
- Vérifiez le servo de direction et la tringle de commande. Elle peut être bloquée par des pierres/feuilles ou autres.
- Vérifiez le branchement du servo de direction (canal 1).
- Vérifiez le réglage du double débit sur l'émetteur (si le réglage du double débit est trop faible, les servos cesseront de fonctionner).
- Vérifiez le réglage EPA sur l'émetteur.

Le véhicule n'avance pas ou ne roule que lentement :

- Augmentez le réglage du double débit de la fonction de conduite à l'aide du bouton rotatif « TH-D/R » (figure 1, pos. 10), voir chapitre 10.11. Poussez le bouton rotatif vers la droite dans le sens des aiguilles d'une montre.

Le véhicule ne réagit pas ou ne réagit pas correctement :

- Relâchez tous les éléments de commande sur l'émetteur (tout particulièrement le levier d'accélération et le volant pour la direction). N'allumez le récepteur ou le véhicule qu'après.
- Reportez-vous au mode d'emploi du véhicule/régulateur de vitesse et réinitialisez la position neutre et la position plein régime pour la marche avant et arrière.
- Le véhicule est-il trop éloigné ? La portée peut en outre être réduite en raison des conditions environnantes, par ex. par des perturbations sur la fréquence d'émission ou par la proximité avec d'autres émetteurs (pas seulement les émetteurs de radiocommande, mais aussi les appareils WiFi/ Bluetooth® qui utilisent également une fréquence d'émission de 2,4 GHz), des pièces métalliques, des bâtiments, etc.
- Enlevez le câble d'antenne du récepteur du boîtier récepteur, utilisez un tube d'antenne en position verticale. N'enroulez pas le câble d'antenne. Ne coupez jamais le câble d'antenne.

La voiture ne s'arrête pas lorsque vous relâchez le levier d'accélération/de freinage :

- Corrigez le trim de la fonction de conduite.
- Reportez-vous au mode d'emploi du véhicule/régulateur de vitesse et réinitialisez la position neutre et la position plein régime pour la marche avant et arrière.

La fonction de conduite est en sens inverse avec le mouvement de l'accélérateur sur l'émetteur :

- Sur l'émetteur, activez le réglage inverse pour la fonction de direction, voir chapitre 10.12.

La direction est contraire au mouvement du volant sur l'émetteur :

- Sur l'émetteur, activez le réglage inverse pour la fonction de direction, voir chapitre 10.9.

La déflexion de braquage est trop minime ou la direction ne bouge pas :

- Uniquement si le gyroscope est éteint : Augmentez le réglage du double débit de la direction à l'aide du bouton rotatif « GYRO LV / ST-D/R » (figure 1, pos. 11), voir chapitre 10.8. Poussez le bouton rotatif vers la droite dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Réinitialisez le réglage EPA sur l'émetteur, voir chapitre 10.13.

La direction se déplace même si le volant n'est pas actionné sur l'émetteur :

- Le gyroscope intégré dans le récepteur se dirige en sens inverse en cas de dérapage de l'arrière du véhicule. Le gyroscope fonctionne même lorsque le véhicule est à l'arrêt, par exemple si vous souhaitez le faire tourner ou le poser différemment.
- Si vous n'avez pas besoin du gyroscope, éteignez-le, voir chapitre 11.1.

Les déflexions de braquage via le gyroscope sont trop fortes/faibles :


- Réglez une sensibilité inférieure ou supérieure, voir chapitre 11.2.
- Assurez-vous que le récepteur est à l'horizontale (les câbles/raccordements doivent être orientés vers le haut). Autrement, le gyroscope pourrait ne pas détecter le mouvement de rotation involontaire du véhicule et ne pas contrebraquer correctement.

Le gyroscope ne fonctionne pas :

- Allumez le gyroscope, voir chapitre 11.1.
- Assurez-vous que le récepteur est à l'horizontale (les câbles/raccordements doivent être orientés vers le haut). Autrement, le gyroscope pourrait ne pas détecter le mouvement de rotation involontaire du véhicule et ne pas contrebraquer correctement.

18 Caractéristiques techniques

18.1 Émetteur

Alimentation/tension	4,2 à 8,4 V/CC ; 4 piles/accumulateurs de type AA/Mignon
Canaux	4
Prise de charge	Ø extérieur 5,5 mm, Ø intérieur 1,5 mm, polarité  , courant de charge 250 ma. max, chargeur adapté pour 4 cellules nécessaires, adapté au type d'accu (par ex. NiMH)
Dimensions (h x l x p)	env. 210 x 95 x 160 mm
Poids.....	env. 230 g (sans piles)

18.2 Récepteur

Tension de fonctionnement.....	4 à 6,5 V/CC
Nombre de canaux	4
Système de raccordement.....	JR
Gyroscope intégré	oui (peut être désactivé)
Dimensions (l x p x h)	env. 33 x 22 x 13 mm
Poids.....	env. 5 g

18.3 Généralités

Bande de fréquence	2,410 - 2,465 GHz
Puissance d'émission	<20 dBm
Distance.....	>120 m (en champ libre)
Conditions ambiantes	température : -10 °C jusqu'à +60 °C%, humidité relative : 20 jusqu'à 90 %, sans condensation

© Ceci est une publication de Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, D-92240 Hirschau (www.conrad.com).

Tous droits réservés, y compris de traduction. Toute reproduction, quelle qu'elle soit (p. ex. photocopie, microfilm, saisie dans des installations de traitement de données) nécessite une autorisation écrite de l'éditeur. Il est interdit de le réimprimer, même par extraits. Cette publication correspond au niveau technique du moment de la mise sous presse.

Copyright 2022 by Conrad Electronic SE.