

Guía para Principiantes Configuración
el Programa de T6 y configuración básica del helicóptero
Revisión 1.3
Contribuyentes

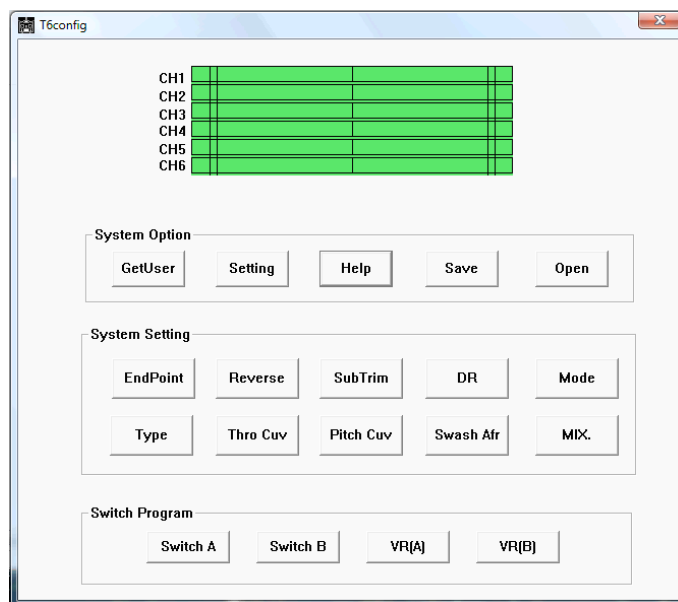


Fig. 1
Introducción

Me inspiré para escribir este documento sobre el programa T6Config.exe y general de configuración del helicóptero de RC ayudar a los recién llegados a la afición este emocionante entender el uso básico y opciones disponibles en este radio y el programa T6Config.exe utiliza para configurar esta radio versátil, pero indocumentados en gran medida.

Página 1

Este manual está diseñado para ayudar al principiante aficionado RC helicóptero configurar la radio y helicóptero para el vuelo en general. No vamos a cubrir relaciones avanzadas de control de mezcla, sin embargo la lectura de este material que va a entender los conceptos detrás de cada ajuste que le preparará para avanzados temas a medida que aumenta tu habilidad.

Estoy utilizando la mosca de radio-Sky FS-CT6A y el receptor en este tutorial. Esta radio es renombrado por numerosos vendedores y pueden tener una variedad de etiquetas. El que yo estoy usando es de marca Exceed RC.

Este manual no proporciona actualmente los pasos del programa de instalación o información cable USB controlador.

Hay consejos útiles para la instalación del software de la radio, los conductores del cable y el software alternativa a la aplicación T6Config situado en <http://www.flysky-cn.com/eindex.asp>

Descargo de responsabilidad

El uso de este manual, los ajustes, comentarios, sugerencias o cualquier otra cosa en este manual se encuentra en el del usuario propio riesgo. Los autores y colaboradores de este manual no asume ninguna responsabilidad alguna por el uso de esta información. No nos hacemos responsables de cualquier daño o lesiones que puedan resultar del uso de este de la información. Volar un helicóptero RC o cualquier dispositivo de control remoto tiene riesgos inherentes. Un RC Helicóptero no es un juguete. Por favor, lea las guías de seguridad en este manual.

Tabla de contenidos

Introducción	1
Descargo de responsabilidad	2
Términos	4
Introducción	4
Conecte la radio con el Software	5
Configuración del sistema	7
Configuración básica de	7
Configuración del Modelo	10
Enlazar el transmisor al receptor	12
Servo centrado	13
Ilusión óptica	16
Comprobación de la Dirección servo	17
Nivelación de la placa de resaca	19
Verificar los brazos de mezcla, jaula de vuelo-bar, SF brazos son de mezcla todos los niveles.....	22
Ajuste de la AFR SWASH / Pitch & tono cíclico	25
Ajuste de la inclinación de las aspas	28
La pala y la curva de tono	31
Cola y el programa de instalación del girocompás	35
Marco regulador de los límites de la cola	45

Página 2

Ajuste fino y sugerencias de radio	46
VR (A) Ajuste de tono	47
VR (B) girocompás Ganancia / Modo Tasa	48
SW (B) inactivo Arriba / Modo 3D	48
Configuración Dual Rate	50
SEGURIDAD	51
Mecánica de seguridad	52
Encendido / Puesta en marcha de Seguridad	52
Volando de seguridad	53
Seguridad de las baterías	55
Resumen	56

Glosario de Términos	56
3D / inactivo hasta	56
Alerón	57
IRA - Asamblea Necesaria para volar	57
Rotación automática de	57
Correa de transmisión	57
La hoja de seguimiento	58
CCPM - paso colectivo cíclico mezcla	58
Coaxial	58
Archivo de configuración	59
Curva	59
Cíclico	59
Ascensor	59
Punto final	60
CES - Regulador electrónico de velocidad	60
Calado del eje y Amortiguadores	61
De paso fijo	61
Mosca Bar	61
Ganancia	62
Girocompás	62
Jesús Bolt	62
Levante	62
Loctite	63
Eje principal	63
Mezcla	63
Mezcla de Control de Armas	64
Terreno de juego	64
Curva de afinación	64
Medidor de tono	65
Radio enlace	65
Receptor	65
Invertir - configuración de servo dirección	65
Varilla de Vinculación	65
RTF - Listo para volar	66
Timón	66
Puerto serie	66

Página 3

Servo	66
Servo enlace	66
Servo Cuerno	66
Sub Trim	66
Swash Afr	67
Resaca del mural	67
La cola de control Slider	67
Banco de Pruebas	67
La curva de aceleración	67
Tubo de torsión / Drive Shaft	67
Lavado de Armas	68

Desvío	69
TID-BITS - Información adicional de los usuarios de este manual.	69
RC Barcos y configuraciones especiales	69
Un agradecimiento especial	71

Condiciones

Radio • - la Flysky CT6-Un transmisor

- El transmisor - misma como Radio
- TX - misma como Radio
- El receptor - el receptor de radio que se monta en el helicóptero.
- RX - mismo receptor-
- Software - La aplicación T6Config.exe Windows.
- El Driver - El software que se utiliza para instalar el cable USB y asignar a una serie puerto de comunicaciones en el equipo. La radio es un dispositivo de serie.
- Existe un Glosario de Términos en este manual para ayudar a comprender los términos más utilizados en este documento. Otro recurso muy útil es el on-line TREX 450 manuales. El primer eslabón tiene información de ajuste adicionales y listados de piezas, mientras que el segundo enlace tiene más mediciones.

Primeros Pasos:

Nota especial: Un nuevo paquete de software para la Flysky CT6-A de radio ha sido creado por Stephano Grassi llamado "radio digital", que es muy fácil de usar y tiene una funcionalidad adicional. Todos los fijar la información contenida en este manual también se puede utilizar con ese paquete de software. Usted puede descargar el paquete digital de radio de <http://www.sgr.info/usbradio>

Página 4

Iniciar la aplicación, y conectar el (ya instalado y configurado la interfaz USB) en el parte posterior del transmisor. Encienda el transmisor.

Hay cuatro secciones de la pantalla principal (Fig. 1).

- En la parte superior es un gráfico de la señal gráfica que representa las seis señales de esta radio ofrece.
- La siguiente sección es el software de opciones (Opciones del Sistema)
- La siguiente sección es la sección de configuración de la señal (Configuración del sistema)
- Su última sección es la configuración de configuración del switch (conmutador de programas)

Cada una de estas secciones y las opciones individuales se describen en detalle.

Conecte la radio con el Software

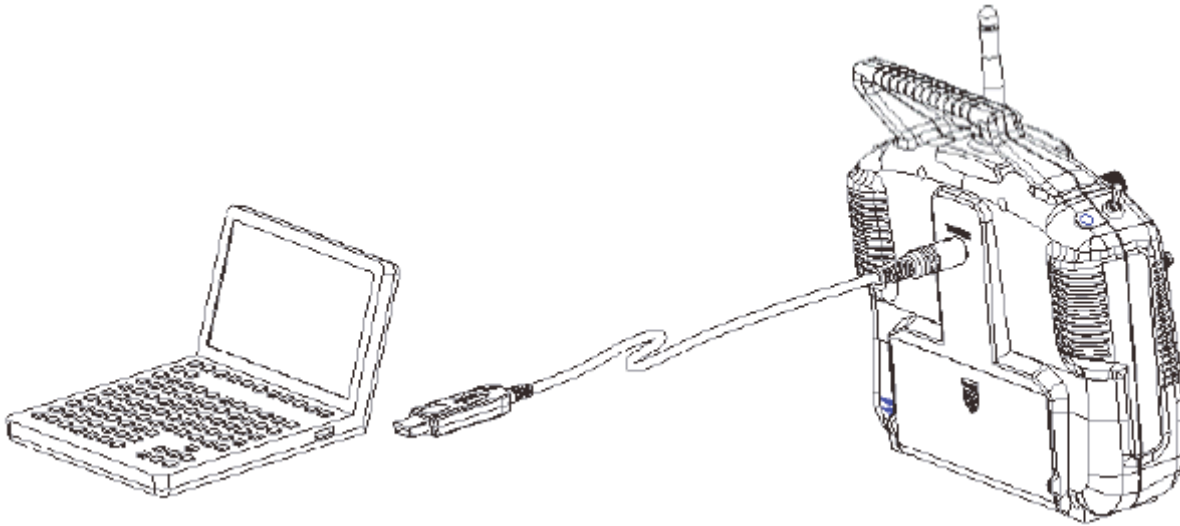


Fig. 2

Compruebe que la radio se comunica con el software.

Not Communicating		Is Communicating	
CH1		CH1	
CH2		CH2	
CH3		CH3	
CH4		CH4	
CH5		CH5	
CH6		CH6	

Fig 3

Page 5

Si la radio no se está comunicando con el software, debe hacer clic en el botón Configuración del Sistema Opción sección. Esto mostrará un cuadro de diálogo de selección de puerto serie, donde puedes elegir el puerto serie de su equipo asignado al cable USB. Normalmente, este no será el primer puerto COM, como cualquier otro instalado los puertos serie del ordenador consumirá COM1 y COM2. El cable con mosca cielo que viene con la radio es un convertidor de USB a serie. Hay dos modelos de este cable, y no están marcados. Algunos utilizan el Prolific USB Chip, y las versiones posteriores utilizan un chip de silicio de los laboratorios.

Ver <http://www.mycoolheli.com/t6config.html> de enlaces a los controladores.

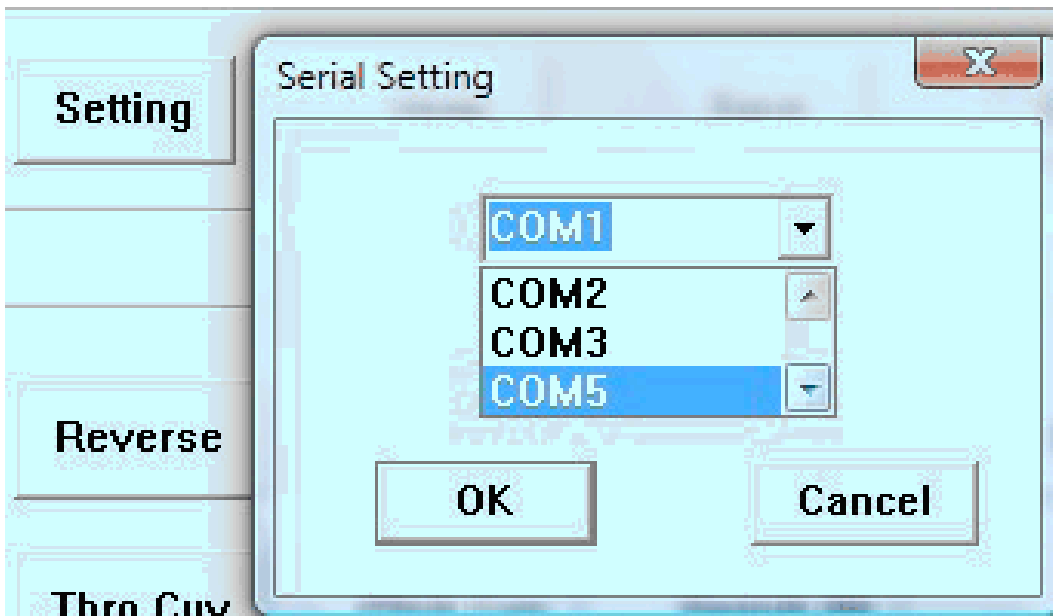


Fig. 4

Si usted no conoce el puerto serie correcto, pruebe los demás de ellos hasta que el gráfico muestra la señal gráfica con barras (Fig. 4). Mueva las palancas de control en la radio para confirmar la radio se está comunicando (Fig. 3). La bares va a cambiar si las comunicaciones se ha establecido.

* Nota: Se trata de un necesario para hacer clic en el botón Obtener usuario después de establecer la comunicación con la radio. Esto obliga a que el software T6Config.exe para borrar su memoria y leer la configuración real de la radio de nuevo en el software. De lo contrario puede causar problemas o pérdida de información de configuración cuando de realizar cambios o guardar la información en un archivo. La memoria de configuración T6Config contiene 67 bytes de información binaria. El botón Obtener usuario reemplaza el software de 67 bytes de datos con lo que lee de la radio. Si usted no utiliza el botón Obtener usuario inmediatamente después de empezar a comunicarse con la radio, y hacer algunos cambios de menor importancia, que el cambio junto con lo que el software tiene en su propio paquete de 67 bytes se envía inmediatamente a la radio reemplazar lo que originalmente había almacenado.

En este punto, usted ha aprendido cómo conectar la radio para el software, y la fuerza que el software leer la configuración de tu radio. Antes de pasar a la sección de configuración del sistema, permite revisar la otros tres botones en esta sección.

- Botón Ayuda - normalmente sólo muestra el logotipo del proveedor y cualquier información adicional que el proveedor gustaría mostrar a usted.
- El botón Guardar - se utiliza para guardar la configuración de la radio a un archivo para su uso posterior. Utilice esta opción con frecuencia (Preferiblemente el cambio de nombres de forma incremental), de modo que si algo desastre, usted puede volver a cargar el configuración de nuevo en la radio. Nota: Esta acción guarda los valores en la actualidad en la memoria de la software no la propia radio. Antes de guardar, es una buena práctica hacer clic en el botón Get Usuario fuerza de la configuración de radio de vuelta en el software antes de guardar en un archivo.

Page6

☑ Crear un directorio en su disco duro para estos archivos de configuración. Manténgalos en un lugar. Si tienen varios modelos de aviones, entonces o bien el nombre de los archivos de acuerdo a ese modelo con algunos el incremento de valor o de otra indicación en cuanto a lo que el archivo está en.

☑ El cuadro de diálogo le permite seleccionar un archivo existente, o crear un nuevo archivo. El botón "Abrir" en este cuadro de diálogo se utiliza para guardar el archivo. El autor del programa decidió utilizar la opción "Abrir" terminología en lugar de utilizar el típico "OK" o "SAVE" terminología para este botón.

- Abra el botón - se utiliza para volver a cargar un archivo de configuración guardado previamente en el disco duro y cargarlo en el software y la radio. Nota: Los ajustes en el archivo de inmediato pasó a radio sobrescribir todos los ajustes de configuración.

En este punto, que han aprendido a guardar y cargar ajustes de configuración de archivos en su disco duro.

Configuración del sistema

La sección de configuración del sistema tiene diez botones. Después de una descripción general de las opciones, cada una de ellas se describe con más detalle.

- EndPoint - Servo límites de viajes.
- Reverse - configuración de servo dirección
- subtrim - desplazamiento nivel de la señal por servo para ayudar a centrar el servo para el modelo.
- DR - relación de doble control CH1, CH2 tasas, servo CH4
- Mode - Determina que los servos son controlados por cada mando universal
- Type - le dice a la radio el tipo de plato oscilante que está en uso.
- Thro Cuv - configuración de la curva de aceleración
- Pitch Cuv - Pitch configuración de la curva
- Swash Afr - se usa para ajustar plato distribuidor de viajes arriba y abajo.
- Mix - Ofrece la posibilidad de asignar un interruptor u otro canal de entrada para influir en la señal en otro canal.

Normalmente se usa en la radio FS-CT6A para asignar el Gyro ganancia VR (B) de marcación para canal 5 con el fin de controlar girocompás de ganancia, pero los métodos de control más avanzados se puede configurar.

Aficionado Nueva suelen ser intimidado por todos estos nuevos términos y opciones de configuración disponibles en este sección. Espero aportar algo de claridad a su uso mediante la ejecución a través de una configuración básica de CCPM Helicóptero. Los botones de la pantalla no se disponen en un orden particular, por lo que se salta todo en esta configuración.

El modelo de helicóptero que estoy utilizando en esta demostración es un EXI 450 V2 Sport Edition. Es uno de mis helicópteros de copia de seguridad que sólo da la circunstancia de estar en el banco de pruebas en el momento, por lo que se ofreció para este documento.

Configuración básica

Estas instrucciones suponen una instalación fresca como si fuera un helicóptero de nueva construcción y esta es la primera momento en que estaba conectado a la radio.

Página 7

1. MODE - Establecer el modo con el Modelo 2. Esta es la configuración que se utiliza en los Estados Unidos. Si usted es un piloto europeo, suele ser un modo de 1. En el Modo 2, el stick izquierdo controla la del acelerador y el timón, y el palo derecho controla el plato distribuidor a través de los alerones, el Pitch and Elevación de los servos. Europea (modo 1) configuración de hacer que el stick derecho para controlar el acelerador y ferrocarril timón, y el stick izquierdo para controlar el plato cíclico. Una vez establecido, nunca más necesidad de revisar la opción de modo de ajuste.

2. TYPE - esta opción le dice a la radio sobre el tipo de plato oscilante. Consulte a su modelo información sobre el tipo de plato distribuidor instalado. Para el TRex y EXI, Blue Ray, Copter-X y la mayoría de los clones con TRex "CCPM de mezcla", se trata de una placa de 120 grados de resaca. El Servo los vínculos están conectados a la placa de resaca a 120 grados. Para el modelo EXI en este documento, voy a seleccionar el heli-120 opción de la lista desplegable. Consulte con su propia documentación helicóptero para verificar el ajuste del plato cíclico TIPO. Una vez definida, nunca más necesidad de revisar esta opción.

3. ENDPOINT - Hay dos columnas de ajustes. La columna de la izquierda es la limitación de dirección UP ajuste, y la columna de la derecha es la limitación en el porcentaje. La mayoría de los servos del helicóptero se el tipo de 60 grados. Ellos tienen un centro, y pueden moverse 30 grados en sentido horario (CW) y 30 grados en sentido antihorario (CCW). En esta etapa de la instalación, establezca todos los valores al 100%. Típicamente usted no tendrá que volver a examinar esta opción a menos que haya una interferencia mecánica o algún otro factor limitante que usted necesita para evitar que el servo de viajar demasiado lejos. Nota: el "arriba" y "Abajo" las etiquetas pueden ser engañosas. Hasta no necesariamente significa cuerno servo UP movimiento. Es simplemente significa que el final de carrera en una dirección (en función del servo configuración de Inversión - describe más adelante).

4. DR - Tasa de doble configuración. Hay ON y OFF columnas. Esta opción sólo es relevante si su la radio es más tarde configurado para utilizar las tasas de doble mediante la asociación de esta función con una de las interruptores. Dado que recomendamos que uno de los interruptores fijado para matar acelerador, y te con el tiempo probablemente quiera usar el modo Idle-Up/3D con el interruptor de otros, no hay más interruptores para proporcionar esta funcionalidad. tasa doble se puede considerar como la selección de entre dos "Sensibilidades" del timón y los controles cíclica. Reaccionando demasiado abrupta para controlar menores movimientos puede ser difícil para un principiante o un piloto que necesita un control muy preciso, mientras que un truco piloto lo desea, puede controlar intensamente sensible para realizar rollos apretados y bucles. El piloto que quiere a la tierra del lazo and roll y luego en una moneda de diez centavos que quieren controlar la sensibilidad de los controles se encuentran en diferentes puntos en el vuelo. Así, estos campos establecer qué porcentaje del total de cambio que se desea en cada posición del interruptor ("on" y "off" son nombres inapropiados nuevo engañosa, ya que esto es realmente una "A" o "B" cuando la elección sea la posición podría ser la más delicada). En esta etapa de la instalación, establecer todos los campos de al menos una selección de 100.

5. SUBTRIM - esta configuración se utiliza para centrar los servos. En esta etapa de la instalación, que establece todos los a cero (0). Se volverá a examinar esta opción veces que afinar el helicóptero.

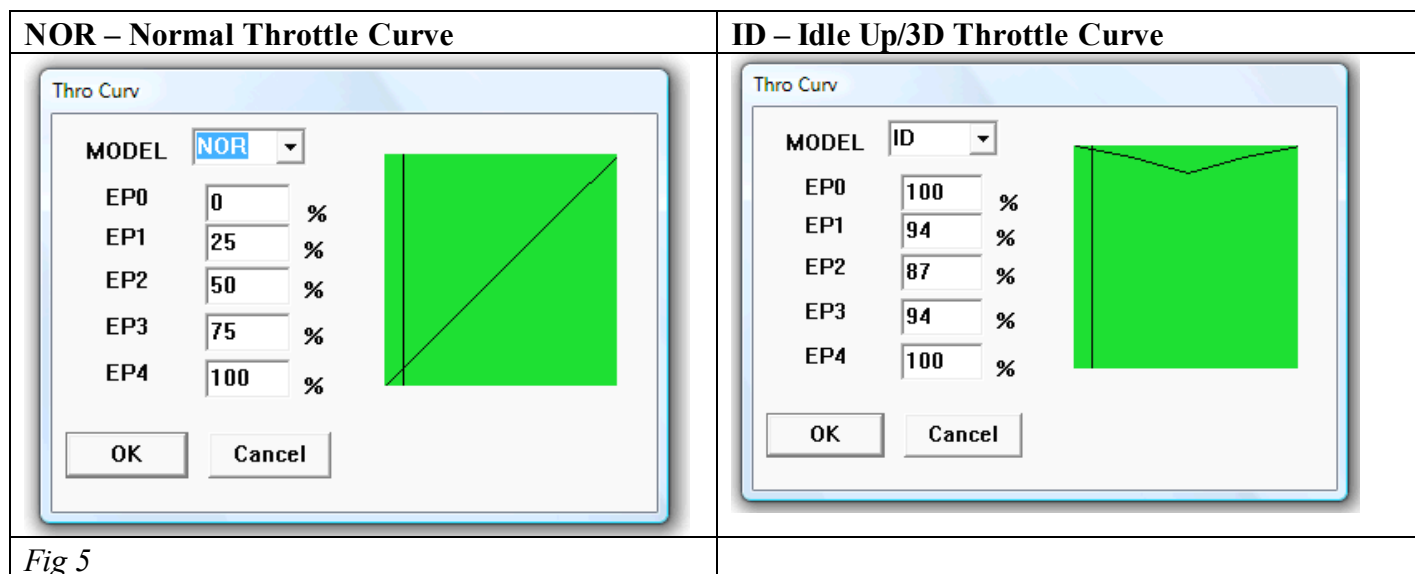
6. MIX - El programa T6Config y el modelo FS-CT6A apoyo de Radio 3 mezcla. Una "mezcla" es cuando un canal afecta a otra de forma automática, o para asociar un control del transmisor física como un interruptor o dial para una emisora de radio determinada. Vamos a profundizar más en esta opción más adelante en la configuración, Sin embargo para esta etapa de configuración inicial, cambiar la configuración de interruptor para los tres ajustes de mezcla de OFF. Para ello, seleccione el MIX 1 de la lista desplegable, a continuación, seleccione la opción en OFF la caída de SWITCH lista. Ahora seleccione el MIX 2 de la lista, y establecer el ajuste del interruptor en OFF, y finalmente seleccionar la combinación 3 configuración y establecer su configuración SWITCH en OFF. Volveremos a esta opción más adelante en la configuración.

Página 8

7. SWASH AFR - Como se mencionó anteriormente este es el ajuste de limitador de tono. Controla hasta qué punto la plato distribuidor puede viajar por todo el eje principal será el control de los servos cíclico (Cyclic servos son los alerones, elevación de tono y los servos conectados a la placa de resaca). Para esta etapa en la instalación, ajuste los tres valores al 100%. Vamos a revisar este ajuste cuando se ajusta el terreno de juego.

8. THRO CUV - El ajuste de la curva del acelerador dispone de dos modos. Normal (NOR) y el modo de espera Up/3D (ID). En esta etapa de la instalación, seleccione la opción ni de la lista desplegable y establecer los valores a una

curva lineal de 0 a 100 (0-25-50-75-100). Volveremos a esta opción más adelante para ajustar el del acelerador en el motor y las necesidades de vuelo. Mientras usted está aquí, usted puede configurar su reposo hasta el acelerador curva como se muestra a continuación (Fig. 5). Cada piloto va a defender su elección de las curvas de aceleración. Esto es sólo una instrucción de configuración básica. Más adelante voy a dar pistas sobre cómo se puede ajustar las curvas de se ajuste a sus necesidades, entonces usted puede experimentar con ellos.



9. PASO CUV - Pitch configuración de la curva. Hay dos modos de configuración de tono. Normal (NOR) y el modo de espera Up/3D (ID). En esta etapa de la instalación, seleccione la opción ID de la lista desplegable lista y establecer los valores a una curva lineal de 0 a 100. Volveremos a esta última opción para sintonizar tanto de las curvas de tono.

10. SWITCH A - El interruptor A en esta radio es la parte superior derecha de encendido / apagado interruptor. Coloque el interruptor en el ajuste THROCUT. Cuando el interruptor está en la posición de encendido, se apagará la señal a la ESC (Control Electrónico Sensor) que controlan el motor. El motor no se enciende cuando esta interruptor está activado, proporcionando otro nivel de seguridad mientras se trabaja en el helicóptero o el posicionamiento Que antes del vuelo. La posición ON para que esta radio es la posición de palanca hacia adelante (hacia el usuario).

11. SWITCH B - El interruptor B en esta radio es la parte superior izquierda de encendido / apagado interruptor. Ajuste este interruptor para NOR / ID parámetro. Cuando el interruptor está en la posición ON, se utilizará la curva de aceleración de identificación y ID de la curva de tono. En la posición OFF se utiliza la curva de aceleración NOR y la curva de tono NOR.

12. VR (A) - Esta es la línea situada en la parte superior derecha de la radio. Ponga esto en la PITCH ADJUST ajuste. Usted no tendrá que regresar a esta configuración. Este control le permitirá aumentar o disminución de la misma cantidad de señal a los tres servos cíclico. El resultado es más o menos el total de terreno de juego (como si se deslizó el gráfico de todo el terreno de juego vertical). En esta etapa de la instalación, ajuste el dial de modo que es el punto medio entre sus extremos CW y posiciones hacia la izquierda. Normalmente, esto es con el línea indicadora de la línea apunta hacia las 9, pero esto no es garantía de ser el caso de la radio en particular, por lo que encontrar el punto medio propio.

Página 9

13. VR (B) - Este indicador se utiliza para el ajuste de ganancia del girocompás. No está activo en este momento porque en un paso anterior, nos desviamos a la mezcla de este parámetro. Establecer su valor a NULL. Usted no tendrá que regresar a esta configuración.

En este punto, usted se ha preparado la radio para la configuración inicial. Esto no está listo para el vuelo, sino que listo para configurar el servo mecánica posiciones.

Configuración del Modelo

¿Qué cubre esta sección:

- Servo cuerno colocado
- Centrar el plato cíclico
- Nivelación de la placa inclinada
- Ajuste de la inclinación de las aspas principal
- Hoja de seguimiento de los ajustes
- Cola servo de configuración
- Configuración del girocompás

No se preocupe si usted no entiende la terminología de la lista anterior. Cada uno será explicado en detalle a medida que avanzamos a través de la instalación.

Este manual no tiene la intención de mostrar cómo construir un equipo. Sin embargo, hay suficiente información contenidas aquí para construir uno. Si está trabajando con un RTF (listo para volar) modelo, los siguientes pasos le permitirá confirmar que su modelo fue su posición correcta.

Si tiene instalado el motor. Desconecte dos de los tres cables (no importa cuáles). Nosotros se aplicará el poder al helicóptero, y no quieres que cualquier posibilidad de que el motor arranque. Esta advertencia se menciona varias veces hasta que estemos listos para que usted pueda hacer algo que requiere el motor.

Usted ya debe tener los servos instalados, y los cables conectados al receptor, como se muestra en la Fig. 6, y los cables asegurados a la estructura para que no se vean atrapadas en las partes móviles. Si no es así, instalar los servos ahora. Consulte los manuales de TREX, o el manual de su modelo en particular para colocar los servos en la orientación correcta. Utilice el modelo de servo misma para los tres servos cíclico (No mezcle marcas servo o tamaños de los servos cíclico). Estos son los servos que conectarse y controlar el plato cíclico.

Si usted no ha instalado los servos, he encontrado que es más fácil quitar el marco lateral derecho (s) (en el SEV2 marco apilados modelo), para que pueda pasar los cables dentro del marco y corbata-envolverlos abajo fuera del camino.

Página 10

Si ha quitado la cabeza, tendrá que poner de nuevo en forma temporal hasta que han descubierto la centro exacto del plato cíclico (parte del proceso de servo primera alineación).

Ahora que la radio está configurado con una configuración inicial, dirigimos nuestra atención a la modelo. La primera cosa queremos hacer es confirmar que tenemos los servos conectados correctamente y que viajan en la dirección correcta.

Los servos se debe conectar en el receptor de los canales siguientes.

CH1 - Alerón alambre servo negro hacia el borde del receptor. (Todas las conexiones tendrán el negro cable conectado hacia el borde del receptor (ver Fig. 6).) (Nota: Los manuales de TREX la etiqueta de la servo lado izquierdo como alerones, y el lado derecho como el servo de tono. No sabemos si esto es un error tipográfico, pero la nombre aceptado para CH1 servo lado derecho es el servo de alerones.)

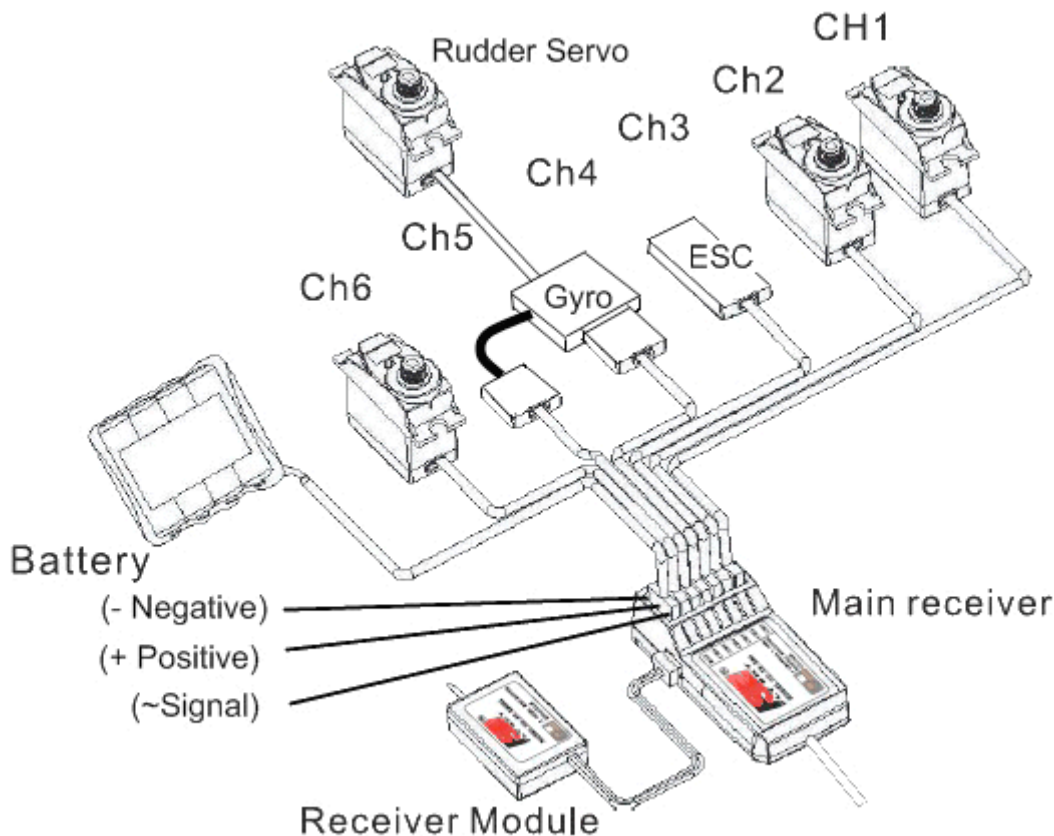


Fig. 6

* Nota: Algunos fabricantes utilizan un servo diferentes colores para los cables. La mayoría de ellos utilizan el cable Negro de negativo, Rojo (en el centro del cable) para positivo, y un color diferente para el cable de señal. Verifique los códigos de colores de los cables con el fabricante del servo.

CH2 - Servo elevación. Este servo es la línea central con el eje principal. Normalmente tiene una guía que impide que el plato distribuidor de rotar. En el EXI SEV2 se monta detrás del eje principal. Algunos modelos de montar este servo delante del eje principal.

CH3 - Velocidad del acelerador, se conecta a la CES. Si el CES ha construido en un BEC (Circuito de Eliminación de la batería), a continuación, los tres cables pequeños van al receptor de canal 3 para proporcionar la alimentación principal para el receptor, servos y giroscopio. Si está utilizando un BEC externo o baterías para alimentar el receptor, asegúrese de que el CES no también la oferta de este poder. Usted puede cortar y terminar / aislar el cable rojo del centro de la CES.

Página 11

CH4 - Gyro / control del timón. Normalmente, el giroscopio se conecta a CH4, y los tapones de servo del timón en el Gyro. La mayoría tienen un sentido Gyros / línea de hacerse con el control (solo cable) que se conectará al canal 5 para permitir ajuste girocompás configuración de ganancia de la radio. Mayores giroscopios sólo proporcionar el ajuste de la ganancia en el giroscopio sí mismo. Si usted tiene uno de estos giroscopios más, desechar, y comprar un giroscopio con un cable del sensor de ganancia.

CH5 - girocompás Ganancia / línea de sentido. Si el giro está equipado con Sentido / cable de control de ganancia, a continuación, conecte este en canal 5. Esto es a menudo un solo cable sin otra + / - par, así que mucho cuidado de no dañarlo con delicada.

CH6 - Servo de tono. Normalmente, este es el servo montado en el lado izquierdo de la placa de resaca helicóptero.

En este punto usted debe tener instalado los servos, y conectado al receptor, los cuernos del servo no se adjunta con el servo, servo y los vínculos no están vinculados a los cuernos del servo. La radio ha sido configuración para el modo de configuración inicial, y los cables del motor se han desconectado.

Enlazar el transmisor al receptor

La radio FS-CT6A se suministra con un receptor de juego que ya se ha consolidado en la fábrica. Por lo tanto, no debería tener que volver a enlazar. Si desea enlazar este receptor de radio a otra, o para volver a enlazar esta unidad siga estas instrucciones: (Nota: Este procedimiento es sólo para el modelo de 2,4 GHz)

1. Instale la batería en el transmisor de 2,4 GHz, y apagarlo.
2. Inserte el enchufe en el puerto de enlace de las mejores técnicas disponibles del receptor (ver Fig. 6)
3. Conecte el CES en el canal 3, o una batería externa (5V) a cualquiera de los otros canales observando la polaridad + / - como en la figura 6. Encienda el receptor con la batería externa, o conexión de la batería principal de la CES. El LED debe empezar a parpadear.
4. Pulse y mantenga pulsado el botón de abajo a la izquierda en el transmisor, y después encender el transmisor interruptor de encendido.
5. Observe las luces LED en los receptores (principal y satélite). Una vez que el LED deja de parpadear, la el receptor se une a la del transmisor. Se tarda unos 10 segundos (o menos) para el enlace proceso se complete.
6. Suelte el botón del partido en el transmisor. Desconecte la alimentación del receptor, y apague el transmisor.
7. Retire el enchufe de unión del receptor. Conecte su servos y otros canales como se describe en la figura
8. Prueba activando el receptor sin tener que pulsar el partido interruptor de enlace. Alimentación del receptor, y los LED se ilumina constante lo que significa que está obligado a la emisora.
9. Si la prueba no, repita este proceso.

Nota: Si falla la prueba, y tiene otros componentes conectados al receptor, retire todos los demás conexiones, excepto el tapón de enlace y la conexión de alimentación (ESC o batería externa). Un cortocircuito componentes, como un servo puede evitar que el receptor encendido, o la unión a la emisora.

Página 12

Servo de centrado

En este siguiente paso, vamos a centrar los servos y verificar que se están moviendo en la dirección correcta. Antes de hacer los ajustes, permite revisar el propósito y los conceptos detrás de este paso.

Esto significa que la intención de que el cuerno de control para estar en el medio de que es objeto de viajes. Sin embargo, el servo está montado en una posición sobre todo al azar en la fábrica, ya que no sé de qué manera la servo finalmente se montará, por lo que lo más probable es que no estar en cualquier lugar cerca de donde lo queremos centrado para su modelo. La posición de montaje y construcción de la tolerancia del servo puede requerir un ajuste a la posición del servo para que sea perpendicular al eje principal (paralela a la parte superior principales monobloque). El resultado final es que el vínculo que conecta el brazo del servo al plato cíclico que ser exactamente en un ángulo de 90 grados (vinculación será paralelo al eje principal).

Nota: las fotos de abajo muestran los cuernos del servo conectado y el vínculo adjunto. Esto es para ilustrar la resultado final después de la configuración se completa.

Fig. 7

* Nota - algunos modelos de tramitar los servos en diferentes ubicaciones y orientación. Algunos modelos, como el TREX 600 (Fig. 8) tienen brazos intermedios pivote y barras de doble vínculo. El Halcón Negro 450 (Fig. 8b) utiliza las armas intermedias pivote y servo monta en ángulo. El mismo concepto básico se aplica. Todos los vínculos cíclicos deben ser paralelos al eje principal y se mantienen paralelos a lo largo de toda su gama de viaje.

Carbon
frame

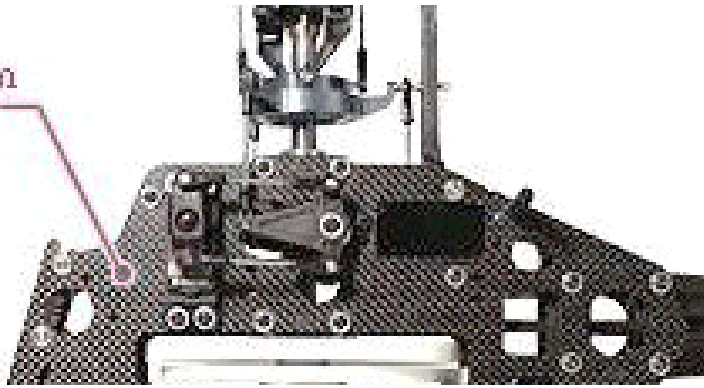


Fig 8

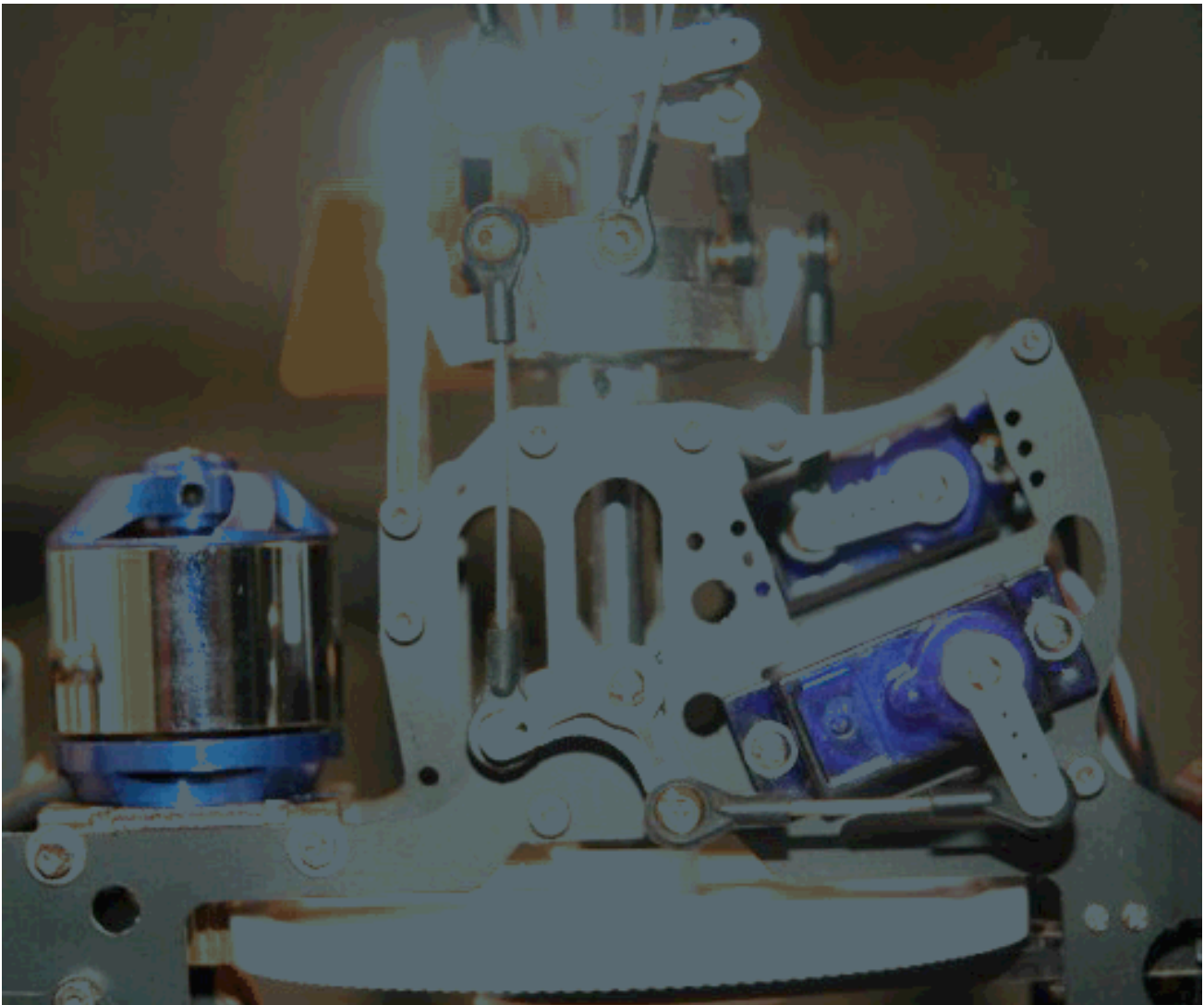


Fig 8b

¿Por qué debe ser de 90 grados? Esto es importante de entender. El cuerno del servo viaja en un arco desde el centro del engranaje del servo. La distancia que el sistema de barras viaja tanto, no es lineal. Cuanto más lejos la bocina rota la cantidad menor de la tasa lineal. En otras palabras, los primeros 10 grados de rotación cuerno dará más movimiento vinculación de los próximos 10 grados, y así sucesivamente. Todos los cuernos del servo debe ser lo más cercano a 90 grados a las barras de acoplamiento de resaca placa como sea posible en ambos ejes. Si esto no se logra, el resultado hará que el plato distribuidor se incline hacia el servo que no es abastecer la misma cantidad de viajes para la misma cantidad de señal de entrada como los demás. El modelo comenzará a deslizarse hacia delante o hacia atrás, o hacia la izquierda o la derecha en vuelo a medida que cambia la elevación (el acelerador).

Este control involuntario molesta mucho, y casi incontrolable peor de los casos, por lo tanto, lleve a su tiempo mecánicamente centrado su servos aquí y por vía electrónica a perfeccionar más tarde., y hacer que perfectamente centrada.

Selección del orificio de montaje adecuado para el servo es muy importante. Como se describe más arriba, la distancia los viajes barra del acoplamiento debe ser el mismo para todos los servos cíclico. Si un servo está utilizando el último hoyo, y un utiliza el primer hoyo, obviamente, el helicóptero será inmanejable en vuelo sin algún creativo mezcla y chapoteante ajustes placa AFR. Esto es parte de lo que llamamos la configuración mecánica. Sin una instalación mecánica correcta, la configuración de radio no pueden ser capaces de superar la mecánica inducida por los errores.

Que el agujero de utilizar? Esto es (como en muchos otros lugares) una compensación. El agujero más lejano desde el centro da que más rango de control y más rápida respuesta de control, pero menos precisión y el estrés moderadamente más en los servomotores. El agujero más cercano al centro le da un alcance menor control, menor respuesta de control, pero más precisión y menos tensión en los motores servo. Dependiendo de cuánto tiempo el servo particular cuernos son en realidad, es posible que tenga que experimentar con la que se le da "suficiente" el control y la velocidad sin ser "demasiado" o que los controles de golpear físicamente unos a otros en los extremos del movimiento.

Para centrar los cuernos del servo, en primer lugar eliminar los cuernos de los servos. Estamos haciendo esto para evitar un largo servo, o un cuerno colocado en la posición incorrecta de hacer contacto con otro objeto. En caso de contacto se hace, puede dañar un engranaje del servo.

Desenchufe DOS de los cables del motor de la CES (Un motor sin escobillas todavía se puede ejecutar con sólo un cable desconectado). Vamos a alimentar el modelo y no quieres que el motor se encienda accidentalmente. Desconectar los cables del motor es un seguro barato. No confíe sólo en el interruptor del acelerador Mata como radios pueden caiga, y la ley de Murphy se hace cargo.

Conecte la batería en el CES y encender el transmisor. Ajuste el ralentí Up/3D (interruptor B) en el modo de espera hasta (hacia usted). Establecer los adornos stick izquierdo del centro (Todos los ajustes mecánicos para centro). Coloque el corte del acelerador (un switch) hacia usted para estar seguro. Ajuste el regulador de velocidad a exactamente centro. La idea aquí es utilizar el medio de la curva ID tono lineal a 50 para centrar los servos.

Nota: Al límite ajuste de posición durante la instalación

Este es uno de los temas controvertidos en este hobby. Algunos videos le pedirá que coloque el TX trim a la posición más baja antes de centrar los servos. Otros le dirán que establece el control deslizante del ajuste en la posición central.

Vamos a tomar un momento para examinar esta cuestión. La Radio de T6 utiliza el potenciómetro exactamente el mismo componente de los 4 controles de recorte. Este es un componente de tres hilos, donde la toma central proporciona cero señal. Mudarse a un lado o el otro aumentar la señal de salida un valor más o menos a la mezcla la electrónica de control. En la posición central no hay entrada para el controlador de una influencia de todos los este valor es sacado de la lógica de mezcla colectiva. Ver el gráfico T6Config para ver lo que esta posición hace a la entrada del servo.

Si usted decide colocar el trim del acelerador hasta el fondo en esta configuración, y la línea hasta el servo cuernos a 90 grados en el eje principal, pensar en lo que usted acaba de hacer. Ha introducido un valor negativo para el controlador de mezcla colectiva. Esto convierte a los servomotores alrededor de 5 grados que sale de los 30 grados para la dirección de tono hacia abajo. Esto equivale a cerca de 3 grados de inclinación de las aspas que se han retirado de la capacidad de tono negativo posible.

El propósito de esta configuración es para obtener la placa oscilante exactamente centrado entre los límites superior e inferior de los viajes en el eje principal. Usted quiere que los cuernos del servo a estar a 90 grados del eje principal, y la vínculos tan cerca paralelo al eje principal de lo posible. Recuerde que esta configuración es para la mecánica la alineación de forma que posteriormente puedan hacer los ajustes con la radio para tomar ventaja de la capacidad de paso de el diseño.

Otro de los beneficios de fijar el ajuste del acelerador de radio en la posición central es que cuando se establece el tono para cero grados en el centro de palo, a continuación, moviendo el ajuste de compensación hacia la parte inferior (después de todo es la configuración mecánica), automáticamente obtendrá alrededor de 3 grados de tono negativo. tono negativo es importante en Modo Normal para despegues y aterrizajes de auto rotación. Si utiliza la posición más baja del ajuste en esta configuración paso, entonces tendrá que inyectar un valor inferior al 50% en la curva de tono normal para obtener el deseado 2 ~ 3 grados de tono negativo.

Cuando comenzó esta controversia? Yo soy de la opinión que los pilotos son de paso fijo en el centro de esta malentendido. de paso fijo (y coaxial) los pilotos el deseo de la aceleración del ajuste para estar en la parte inferior, ya que controla la velocidad. Una configuración de FP no tiene control sobre el paso colectivo como en un ecanismo de CCPM. Así que creo que esto es una transferencia desde los pilotos FP tantos entrar en CCPM, y la pervivencia de viejos hábitos.

Nota: Otra opción popular es establecer temporalmente inactivo hasta la Curva de afinación a 0,50,50,50,100 para que usted no tendrá que adivinar qué es exactamente Stick Center. Con este ajuste de curva de tono, en cualquier parte Stick Center proporcionará el 50% pitch total y ofrece controles muy consistente.

Los servos cíclico se encuentra su centro. Press-fit (pero no en el tornillo) un cuerno servo para el servo del alerón centro de artes. El servo de alerones (normalmente el lado derecho de la modelo) es el punto de referencia. Todo lo demás será ajustado de acuerdo con este servo. Coloque la bocina en lo que es de 90 grados como sea posible a la vinculación. No se preocupe si no se alinea en un perfecto 90 grados todavía. Debido al tamaño de la de el centro del servo los dientes, es poco probable que sea perfecto todavía, y vamos a utilizar la configuración de subtrim de radio para obtener una exacta posición como parte del ejercicio de nivelación de la placa oscilante. No conecte la conexión todavía.

Ilusión óptica

La perfección es el nombre del juego para la configuración de su helicóptero. Los ojos pueden jugar con usted cuando constatación de que la posición del servo centro perfecto. Para ayudar a conseguir una lectura más precisa, que ayuda a utilizar un de referencia. Los cuernos deben ser de 90 grados con respecto al eje principal, no el brazo o el cuerpo, pero el eje principal.

Una herramienta fácil de ayudar con esto es una tarjeta de crédito simple. Los bordes son de 90 grados y es tiempo suficiente para le dan una buena referencia. En la foto de abajo (Fig. 8c), estoy usando tarjeta especial (mismo material y tamaño que una tarjeta de crédito) para alinear la bocina. Cuando los ojos-ball la bocina, me puse en 40 sub-trim. Pero una vez que utilizar esta tarjeta de crédito como referencia, el sub-trim se reajustó a sólo 25.

Alinee el extremo largo de la tarjeta de crédito para el eje principal, y el extremo corto centrado en el eje del servo tornillo y el tornillo de la bola enlace. Como se puede ver en la foto, la medición del ojo-balón fue ligeramente desviado. Después del ajuste, que era perfecto.

Fig. 8c

Comprobación de la Dirección servo

Cuando el acelerador se mueve hacia arriba, los tres cuernos cíclica servo también se supone que moverse hacia arriba. A medida que prueba de cada servo en el procedimiento siguiente, compruebe la dirección del servo con el stick izquierdo. Si un servo no se está moviendo en la dirección correcta, visite el botón REVERSE en el programa y marcar o desmarcar ese canal, y prueba de nuevo.

Ahora usa la radio stick derecho para mover lentamente el pleno derecho a la izquierda y completa. Asegúrese de que el servo no ponerse en contacto con cualquiera de los componentes del modelo. Si es así, considere cambiar el cuerno a un menor tamaño. Como último recurso cuando no hay manera posible de evitar el contacto con otra parte, puede utilizar el ajuste ENDPOINT para limitar el recorrido de la bocina. Como se ha señalado ya, este no es el recomienda enfoque. Se necesita el servo apropiado.

Centrar el stick derecho y verificar la sub mecánica del ajuste deslizadores para el stick derecho se centran. Con el brazo del servo de la posición del servo del alerón lo más cercano a 90 grados a la vinculación de lo posible, vaya a la configuración subtrim para el canal 1 de la solicitud T6Config y ajuste el valor hasta que su horn del servo es perfectamente 90 grados a la vinculación. Dado que este es el punto de referencia para el resto de la instalación, es fundamental para ser correctos.

Página 17

Realice la misma servo control de pasos y 90 grados con los ajustes cíclicos restantes servos. Recuerde que para comprobar si hay interferencias y sin el vínculo adjunto.

En este punto, todos los cuernos del servo cíclicos son exactamente 90 grados a la barra de vínculos. Se han ajustado la configuración de subtrim de cada uno para lograr esto.

Desconecte el modelo, y guardar la configuración del transmisor a un archivo como setup_step1 (vea las instrucciones en la página 4 guardar el archivo de configuración). A continuación, apague la radio si desea guardar las pilas.

Medir la vinculación alerón para comprobar que es la longitud correcta. El TREX 450se V2 Manual de llama de esta relación es de aproximadamente 45 mm (1,771609095 pulgadas, o aproximadamente $1\frac{3}{4}$ pulgadas) desde el centro del el enlace del centro de la bola de la relación bola contraria. La intención de esta longitud es colocar la placa oscilante exactamente entre el centro de sus límites de recorrido superior e inferior. Antes de fijar la relación entre el servo cuernos y el plato cíclico, usted debe encontrar el centro de viajar por el plato cíclico puede viajar arriba y abajo el eje principal. Que desea ajustar la longitud vinculación alerones para que con el cuerno servo de alerones a 90 grados, el plato cíclico se encuentra en ese centro de la ubicación de viaje en el eje principal, y es el nivel. No tiene para ser exactos, pero cuanto más te acerques a perfeccionar el mejor de usted será más adelante cuando se desea experimento con un máximo de ángulos de pala terreno de juego.

Conecte las varillas de Vinculación con los cuernos del servo. Todos los enlaces se hacen bolas con un lado que tiene un poco mayor apertura (agujero) que el otro lado. Vincular una marca de fabrica lado del enlace de plástico para indican que uno de los lados. Ese lado puede ser marcado para el agujero más pequeño o más grande. Alinear utiliza un marca para indicar el lado del agujero pequeño, donde los enlaces EXE utilizar un bisel o un círculo alrededor de la mayor apertura. El enlace se vaya por un camino con un poco de esfuerzo, mientras que el otro lado es muy difícil, si no imposible. El vínculo debe hacer un chasquido como conviene más el balón. El balón no debe tener cualquier juego, pero no deben ser ajustados. Debe moverse libremente en la bola. Si el ajuste es muy apretado, utiliza una bola vínculo Ayuda para Medidas para corregir el problema de tamaño.

Asegúrese de utilizar el mismo agujero en los cuernos del servo cíclica o mejor dicho, la vinculación del cuerno conexiones son exactamente la misma distancia del centro del arte centro del servo. Asegúrese de que los vínculos son hacia arriba y hacia abajo. Puedes buscar por el lado y la parte delantera, trasera (todos los ángulos) y verificar que son los hacia arriba y hacia abajo como sea posible. No apriete los cuernos del servo en su sitio todavía.

Nota: Si está utilizando el teflón común / cuernos de plástico servo, se hace necesario utilizar una pequeña 1/160 pulgadas broca para abrir el agujero, y luego pase el tornillo de cuerno a través del agujero roscado sobre la marcha. He nunca había visto un tornillo de vuelta de uno de los cuernos, pero es posible. Compruebe que como parte de su verificación previa inspección. Algunos modeladores de la vieja escuela se hacen más largos tornillos y coloque una tuerca de teflón en el otro lado. También puede comprar bolas de rosca.

En este punto los servos cíclico están conectados a la placa de resaca, los cuernos del servo están a 90 grados a la barras de acoplamiento, las barras de acoplamiento son paralelos al eje principal. Y el plato distribuidor es la mitad de camino entre su parte superior un recorrido inferior a lo largo del eje principal. Los cuernos del servo de viaje en la dirección correcta.

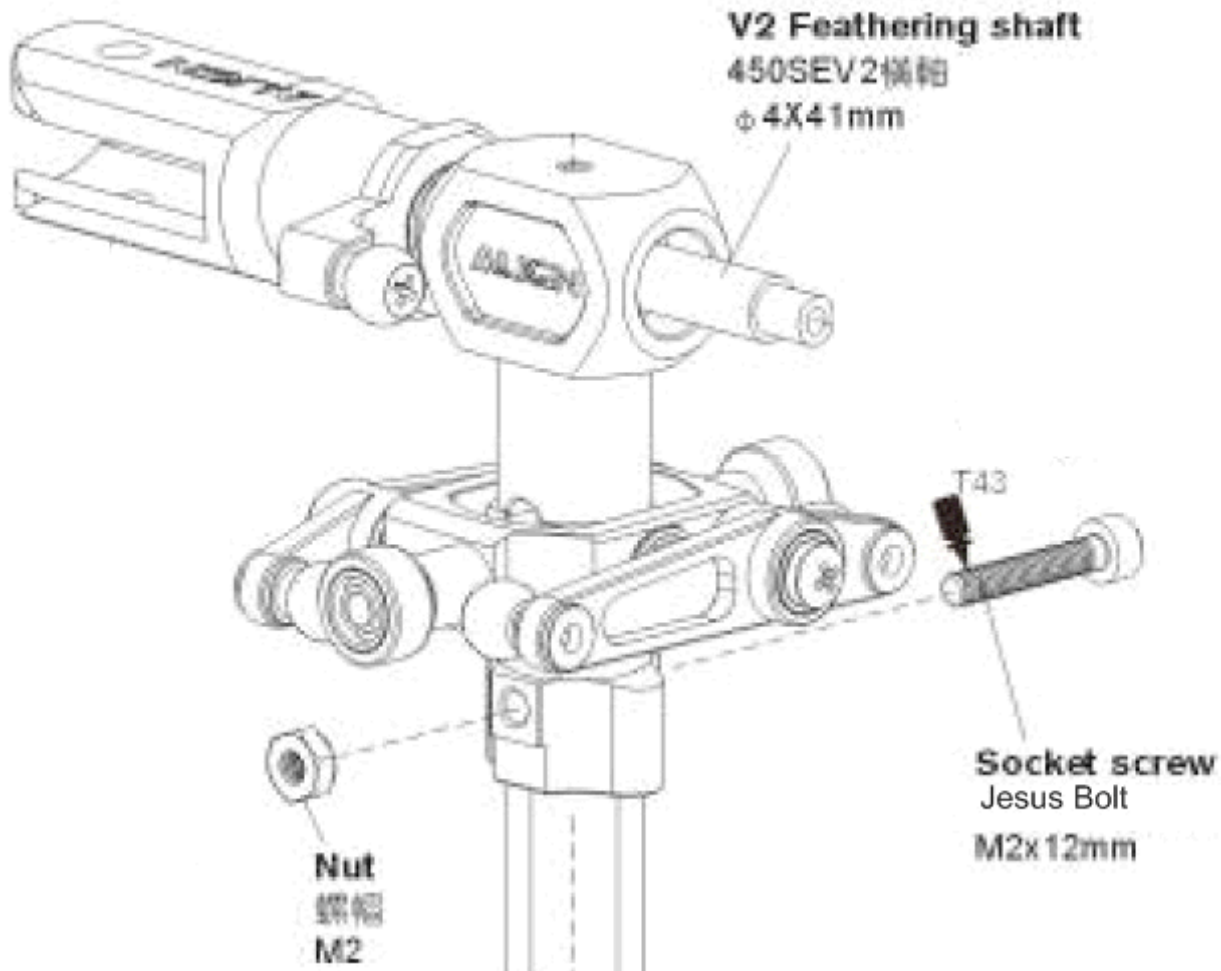


Fig. 9

Nivelación de la placa de resaca

En los pasos anteriores, los cuernos del servo eran todos de instalación mecánica y electrónica. Los próximos pasos es a nivel de la placa de resaca. Nivelación de la placa oscilante es el proceso de adaptación de los otros (no se hace referencia) los vínculos para que el plato cíclico es perfectamente perpendicular al eje principal. Usted no desea ajustar los vínculos de referencia (nuestra vinculación alerón que se establece en 45 mm). Hay dos métodos para nivelar el inclinación del plato. La primera es utilizar una placa de resaca herramienta de nivelación. Hay una serie de proveedores que suministran este tipo de herramientas. Yo uso la herramienta sobre el eje (ver Fig. 11). El segundo método consiste en inspeccionar visualmente la para el nivel de inclinación del plato. Es evidente que una herramienta lo hace más preciso. Para utilizar la herramienta sobre el eje de nivelación, primero debe quitar la parte superior "Jesús" perno en la parte superior del eje principal (Fig. 9). Normalmente, esto se acaba por debajo de la pieza principal de la cabeza y por debajo de la mosca de bar.

Nota: La nueva placa oscilante 450 Pro cuenta con una central de apoyo más alto que no permite el deporte o SEV2 herramienta de nivelación de estilo para deslizarse hasta el fondo en las perchas. Algunas personas han utilizado una broca de grandes adquirir el espacio adicional mediante la eliminación de parte del material de la herramienta.

Para quitar la cabeza, retire el perno de Jesús (que puede necesitar aplicar un soldador caliente al lado de la tuerca del perno de Jesús por 10 ~ 15 segundos para aflojar el Locktite). Desconecte los enlaces de lavado y mezcla SF Brazo ("fly-bar brazo de control) los vínculos de la placa oscilante (Fig. 10).

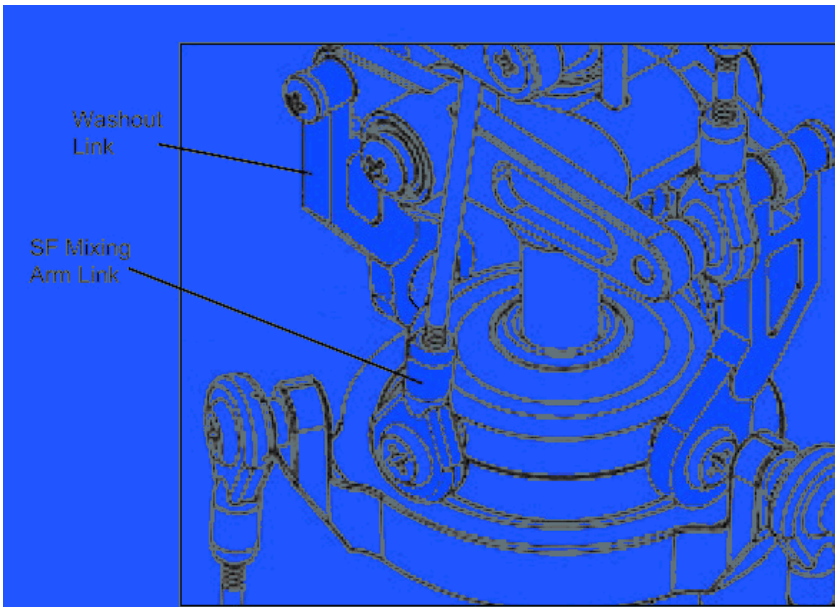


Fig. 10

Disociar las piezas (Fig. 10) marcados en azul de la placa de resaca.

Levante la cabeza del eje principal. Esto puede tomar un poco de fuerza ligera para llevar a cabo.

Compruebe dos cables del motor se desconecta, y encienda la radio con el corte hasta inactivo y acelerador interruptor ON (hacia usted). Centro de la palanca del acelerador (stick izquierdo) y el trim del gas, y conecte el batería para el modelo.

Deslice la herramienta sobre el eje principal y establecer la herramienta de los pies en la parte superior de las perchas servo resaca placa (fig. 11)

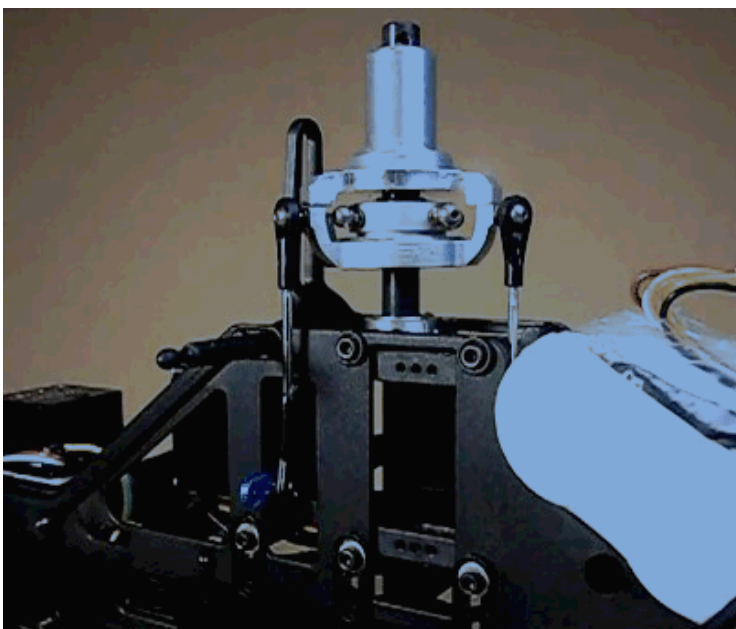


Fig 11

Vídeos útiles para el uso de la herramienta de nivelación de la placa oscilante.

http://www.youtube.com/watch?v=k_2RJ9YS7dA&feature=related

<http://www.youtube.com/watch?v=HtwDk18gTGw>

Inspeccione la separación entre los pies de herramientas, y las perchas plato distribuidor. No debe haber vacíos. Si hay lagunas, entonces usted desea ajustar la duración sistema de barras para eliminar las brechas. Usted quiere mantener el cuerno del servo la posición 90 grados, y obtener el nivel de la placa de resaca en esta posición del acelerador (punto medio del acelerador).

Nota: Un truco fácil para mantener sus cuernos a 90 grados, es cambiar temporalmente su reposo hasta la curva de tono a 0, 50, 50, 50, 100. Esto toma el trabajo de adivinar lo que se encuentra a medio palo. Parte de esta configuración es mover la palanca del acelerador. Si no lo traen de nuevo a exactamente el punto medio, puede ser frustrante. Con este ajuste temporal curva de tono, el acelerador puede estar en cualquier lugar cerca del centro y los cuernos que se la 50% de comando de la posición en todo momento.

Adición 22 de agosto 2010 - A causa de las ilusiones ópticas en la creación de los cuernos del servo cíclico perfectamente 90 grados del eje principal, puede que tenga que ajustar el sub-adornos muy ligeramente. Antes de hacer eso, poner en su mejor esfuerzo para utilizar las longitudes de enlace para obtener una placa oscilante nivel. Cuando un cambio de la relación es demasiado, puede recurrir al uso de sub-trim para obtener la placa oscilante perfecto. El pequeño subtrim ajuste para compensar la ilusión óptica, y obtener su placa oscilante cuernos y perfectamente alineados.

Una vez que tienen el nivel de plato oscilante en la posición del palo medio, que desea mover lentamente el acelerador el camino hacia arriba y todo el camino hasta la observación de que la placa de resaca no se une en la parte superior o inferior de la de los viajes. En o cerca de la parte superior de la viaje, inspeccionar la placa de resaca para el nivel. Haga lo mismo para el parte inferior. Si todo es mecánicamente perfecta, y tiene precisos (mayor calidad de los servos) no debe haber un espacio en todo el movimiento de las placas oscilantes arriba y abajo del eje principal. Intente su mejor conseguir que el nivel en las tres posiciones. Si esto resulta imposible debido a la calidad de los servos (o su eje principal no es perfectamente recta), entonces usted puede utilizar el viaje ENDPOINT limitar la configuración para restringir una o más de los servos cíclico. Reducir el extremo izquierdo de la columna lateral del canal (s) que no tienen un espacio. Esto restringirá los servos se mueva tan lejos, cerrando así la brecha en la otros puntos del plato cíclico en contacto con la herramienta. Use la misma técnica en la parte inferior del plato cíclico posición para eliminar las lagunas.

Normalmente no se va a ejecutar en el más alto grado posible disponibles con este diseño. La limitaciones ENDPOINT probablemente se convertirá en un punto de silenciar una vez que la configuración de SWASH AFR se utilizan para restringir el paso colectivo más adelante en la configuración.

El Alinear o jefes clon son capaces de más de 14 grados de paso colectivo por lo que hay cierto margen de la parte superior e inferior que no se utiliza cuando nosotros limitamos el terreno de juego a cerca de 12 grados. Cuando se modifica la Swash configuración de AFR, limitaremos el terreno de juego a menos que lo que los permisos de viaje completo. Asegúrese de que con los cuernos a 90 grados, el plato distribuidor es el nivel, esto es en última instancia, más importante que en la parte superior o parte inferior de los viajes, porque la mayoría de sus vuelos tendrán la placa oscilante entre $\frac{1}{2}$ y $\frac{3}{4}$ de su recorrido.

Nota: Consulte "Configuración del SWASH AFR" a continuación antes de volver a colocar el ensamblaje del cabezal.

Una vez que el plato cíclico se ha estabilizado, debe instalar y apretar los tornillos del brazo del servo.

Desconecte el modelo de la batería, y volver a montar la cabeza en el eje principal. Recuerde aplicar Azul Loctite hasta el final de la saeta a Jesús después de haberlo empujado a través del eje principal y antes de Colocación de la tuerca. Nota: Si el perno de Jesús está doblado o dañado, cámbielo. Un perno doblado Jesús significa que tiene ha subrayado. Es normal que un perno de Jesús a deformarse con un 3D mucho vuelo. Revise periódicamente la condición de este perno muy importante, y sustituir en caso de que se encuentran a deformarse. Si alguna vez le permite ir en vuelo, se entiende por qué se le llama el "Jesús" perno.

En este punto usted debe tener una placa de resaca nivel que se ha rectificad mecánicamente. Si usted no podría conseguir perfectamente nivel, usted todavía será capaz de volar, pero usted tendrá que manejar los efectos. Nota: si no se perfectamente nivel, sino ser conscientes de que en las salidas del sacador, el modelo puede presentar síntomas de movimiento fuera de un dirección.

Verificar los brazos de mezcla, jaula de vuelo-bar, SF brazos son de mezcla todos los niveles.

Adición 22 de agosto 2010 - Yendo de la tierra para arriba. Cada cabeza EXI he trabajado en vino me con los vínculos establecidos con las longitudes mal. Todos los enlaces de pares debe ser exactamente el centro de la misma longitud pelota a pelota centro. En esta sección voy a describir la configuración después de la placa oscilante es el nivel.

Nota - durante este procedimiento, se desprenderá y vuelva a colocar enlaces. Yo prefiero quitar el tornillo de la bola en lugar de utilizar las pinzas enlace. Cuantas más veces se utiliza el enlace de pinzas, más daño se hace a la enlace de plástico.

Lo primero que hago es sacar la barra estabilizadora, y aflojar un lado de la jaula barra estabilizadora y empujan la caja de la montaje de la cabeza. Entonces puedo eliminar los enlaces de la barra estabilizadora antebrazo SF mezcla.

Fig. 11a

Luego, coloque la base de lavado en el eje principal con el extremo más largo de los casquillos de bronce hacia abajo hacia el plato cíclico. Coloque los brazos de lavado de la placa oscilante con Loctite en el tornillo de extremos. Tenga cuidado de no obtener ninguna Loctite en la bola, o en el plato cíclico. Coloque el tornillo a través de la pelota, y poner una gota de Loctite en un agitador de café plana, a continuación, utilizar el agitador del café para dab un poco de Loctite en la extremo del tornillo de una ligera capa de tres hilos. Use una toalla para eliminar el exceso.

Ahora mida los enlaces barra estabilizadora. Desde el centro de la bola a la bola de centro que debe ser de aproximadamente 23,5 mm (0,925 pulgadas). Ajuste los vínculos que deben exactamente el mismo. Algunos jefes (no TREX / V2 EXI) son diferentes y puede requerir una longitud diferente. Lo importante es que son exactamente la misma longitud. Si están desiguales, la barra estabilizadora no está al nivel del antebrazo SF y la placa oscilante. El resultado hará que la cabeza vibre, la tensión indebida en los servos, sobre el estrés de la parte superior del perno de Jesús y el modelo tenderá a no ser estable en un vuelo estacionario.

Estos enlaces determinan la posición central de la placa oscilante en el eje principal. Cuanto menor sea la mezcla de SF brazos y barra estabilizadora de la jaula debe estar a nivel con la placa oscilante en el 50% colectivos. Antes de volver a colocar la jaula de barra estabilizadora en la cabeza principal, seguir adelante y medida de los enlaces de largo. Estas relaciones de control de la parte superior de SF brazos de mezcla y finalmente el terreno de juego. El vínculo V2 centro de la bola a la bola de centro es de 42 mm (1.65in).

Una vez que los vínculos se establecen en la misma longitud, puede volver a colocar la jaula de barra estabilizadora en la cabeza principal. Vaya por delante Loctite y los tornillos de jaula de barra estabilizadora. Generalmente es más fácil de deslizar la barra estabilizadora través de la jaula y los principales el eje antes de apretar los tornillos de jaula de barra estabilizadora. Ahora deslice el cabezal en el eje principal, deslice el Jesús perno a través de la cabeza y el eje principal y ajuste la tuerca. No apriete o use Loctite todavía.

Coloque la barra estabilizadora enlaces a los brazos SF mezcla. Encienda la radio y conectar la alimentación al receptor (Conector de la batería en el CES). La radio todavía se debe establecer en 50% de colectivos (aceleración) con el ajuste deslizador centrada como en los pasos anteriores. Use una regla para comprobar el nivel de la jaula barra estabilizadora. Ambos armas de mezcla y barra estabilizadora jaula debe estar al mismo nivel (en forma perpendicular al eje principal). Si la jaula no es barra estabilizadora nivel, a continuación, modifica el enlace correspondiente para obtener el nivel de la jaula barra estabilizadora. Es más importante en esta etapa obtener el nivel de la jaula barra estabilizadora. Una vez que la jaula barra estabilizadora es el nivel, a continuación, determinar si los brazos inferiores de mezcla se nivel. Si los brazos inferiores de mezcla no están al mismo nivel, entonces tienes dos opciones. Usted puede ajustar los tres enlaces servo para subir o bajar el plato cíclico todo o ajustar los dos enlaces barra estabilizadora jaula. Sin embargo, antes hacer cualquier ajuste, compruebe la cantidad de espacio entre el bloque de mezcla y la cabeza (donde los pernos de guía salir). Coloque la palanca del acelerador hasta el final, y mueva el control deslizante del ajuste todo el camino hasta y comprobar la liquidación. Si usted tiene alrededor de una pulgada 1/8o entre el buje de bronce y la parte inferior de el bloque de la cabeza, entonces usted debe ajustar la barra estabilizadora jaula de enlaces para obtener el nivel de mezcla de armas. Si usted no tener una habilitación, entonces usted necesita para bajar el plato cíclico mediante el ajuste de los tres enlaces servo por igual. Si modifica los vínculos servo cíclico, entonces usted debe ir hacia atrás a través del procedimiento de nivelación de la placa oscilante con las nuevas longitudes. Recuerde que debe reiniciar el stick de gas al 50% y el regulador de ajuste hacen al jardín central.

Tenga en cuenta, un pequeño truco que ayuda a obtener la barra estabilizadora y la baja los brazos de mezclado es de suspender la helicóptero de la barra estabilizadora para que los vínculos, los servos y todos los componentes están sosteniendo el peso estático de el helicóptero. Estoy utilizando 1/8o en cuerda de algodón, sin embargo la línea de pesca es una mejor opción. También mover el cuerda o hilo de pescar en contra de la jaula barra estabilizadora. Esta técnica le permite mantener la barra estabilizadora de en movimiento, para que pueda obtener mediciones precisas.

Fig. 11b

Ahora que el plato cíclico es el nivel, los brazos inferiores de mezcla están al mismo nivel, y la jaula de barra estabilizadora es el nivel, podemos pasar a los brazos de mezcla superior. Conecte y apriete una apretada de los enlaces de largo de la parte superior de mezcla armas a la placa oscilante. No aplique Loctite todavía.

Los brazos de mezcla superior necesitan de estar al mismo nivel. La parte inferior de los brazos de mezcla superior son rectas. No vamos a nivel contra la parte inferior, pero el centro de la bola de enlace de largo, y el centro del brazo de mezcla de montaje tornillo. Queremos que el vínculo agarre la cuchilla de tornillo a ser más bajos que en el grupo mezcla el tornillo de montaje para darnos capacidad de ajuste adecuado para los agarres de la cuchilla. Las barras de control barra estabilizadora hacer un buen punto de de referencia.

Un extremo del brazo cae mezcla hacia abajo y se utiliza para los enlaces de la hoja de agarre. Cuando el nivel de control, el uso el tornillo central, y el tornillo de acoplamiento largo. Si ambos de los enlaces de largo se establece en la misma longitud de 42 mm (1.65in), los brazos deben estar al mismo nivel. Si no es así, modifica los enlaces de larga resulta igual hasta que los brazos de mezcla están al mismo nivel. Suspender el helicóptero de la barra estabilizadora ayuda a esta medida así. Cuando la mezcla brazo de montaje del tornillo y la línea de vínculo tornillo largo con la barra de control barra estabilizadora (ambos brazos de mezcla) y luego podemos pasar a la hoja de ajustes enlace agarre.

Con nuestra configuración actual de aceleración del 50%, y todo lo que hasta este punto es el nivel, es el momento de ajustar el los apretones de la cuchilla. Queremos que la agarra la hoja para estar al mismo nivel. Hay algunas maneras de hacer esto. Usted puede deslizar una larga varilla de diámetro pequeño (como un destornillador) a través de los orificios de la lámina de montaje y ajuste en los enlaces hasta que la varilla es paralela al eje principal, o usted puede colocar una lámina de lado en la empuñadura (finales de espesor) y ajuste el enlace hasta que la hoja es de nivel. Otra forma es colocar la hoja normalmente y usar un medidor de campo para ajustar el enlace para obtener cero terreno de juego en ambas hojas. Hago los tres métodos en ese orden.

Ahora que eres la cabeza es la configuración, debe volver a través de la cabeza, y el uso de Loctite en todos los metales a tornillos de metal. Si usted encuentra un tornillo que está demasiado apretado, no lo fuerce. Lo más probable es que ya tenía Loctite aplicado en la fábrica. Deje que el Loctite seco durante un mínimo de dos horas antes de disparar el motor.

Ajuste de la AFR SWASH / Pitch & tono cíclico

Esta opción se aplica a la gestión de la mezcla del plato cíclico. Suele utilizarse para limitar la cantidad de viajar por el mueve la placa oscilante, y por lo tanto el control de la cantidad máxima de terreno de juego. Como se dijo antes, el TREX clones son capaces de establecer un nivel de afinación a más de 14 grados. Más de 12 grados todo el estrés puede unidad de tren. configuración de AFR son para los servos cíclico. Se trata de Canal 1, 2 y 6. Los valores que se pueden se encuentran en la gama de -100% a +100%.

La configuración de AFR ir más allá de limitar la cantidad de terreno de juego. Para explicarlo, he insertado un artículo de "Dkshema" en el foro <http://rc.runryder.com> Ejecutar Ryder

Autor: dkshema, Cedar Rapids, IA - <http://www.slyster.com/heli/mix.html>

Si estás volando una mezcla estándar, el helicóptero no CCPM, si usted necesita más o menos alerón o el movimiento cíclico del elevador de la placa oscilante, que se ajustar los parámetros o ATV para los alerones o el canal ASCENSOR. Si es necesario más o menos colectivo de PITCH, usted modifica el ATV / puntos finales para la canal de paso colectivo. Si es necesario invertir el movimiento servo para uno o los tres de estos canales, que haría la inversión en el menú reverso de su TX, para el canal que había que cambiar.

Pero, ya que tienen un helicóptero, cuyo plato cíclico es la configuración de 120 grados CCPM control, se requiere que tres servos de trabajo al unísono para mover el plato cíclico correctamente. Los ajustes de control individuales adquieren un nuevo significado, ya que tienen que lidiar con la electrónica de mezcla que se está produciendo en la radio.

La mezcla de electrónica requiere de un par de cosas para trabajar de manera diferente en su transmisor. En primer lugar, la función del canal de marcha atrás en su TX SÓLO afecta uno de los tres servos, no la acción de los tres. El canal de marcha atrás característica en su TX SOLO le permite obtener los tres servos mueve correctamente, con respecto a la otra, y no tiene nada que ver con que se muevan correctamente con respecto a la función que se está controlando.

Por ejemplo, para el control de los alerones, dos servos necesidad de avanzar en el frente direcciones, uno arriba, uno abajo. El servo tercero no hace nada. Pero si su servo cambia de marcha atrás están en la posición incorrecta, los dos servos pueden tanto subir, bajar o ambos. Fijar que el uso de la función inversa para UNO de los DOS servos.

Ascensor requiere que los dos servos se mueven hacia arriba (o abajo) al unísono, mientras que el mueve tercera contrario (por lo general el servo del elevador). Si todos se mueven tres UP (O hacia abajo), se invierte el canal de ascensor.

Colectiva requiere que todos se mueven tres arriba o abajo al unísono. En general, si te los canales de ascensor y alerones móviles correctamente con respecto a entre ellos, el colectivo se encarga de sí mismo.

PERO - es posible que a pesar de los servos se mueven correctamente con respecto a sí, es posible que mueven en sentido contrario de la dirección requerida para la FUNCIÓN.

Aquí es donde el MIX SWASH / SWASH menú AFR entra en juego. Simplemente cambiando el signo del alerón, elevador, y / o función de tono, que revertir esa función en lugar de jugar con las cosas del canal de marcha atrás.

El ATV / puntos finales ya no se modifica el recorrido de la función, sólo ajustar el recorrido de un servo individual. Por lo tanto, si usted encuentra su plato cíclico nivel a mediados colectiva / cero grados, pero que se inclina, ya que se llena hasta o total hacia abajo, se utiliza el criterio de valoración individual / configuración de ATV para corregir el movimiento del servo individual que se está moviendo demasiado lejos, o no lo suficiente. Usted no afectan a los otros dos servos de esta manera.

El MIX SWASH / menú SWASH AFR es también donde usted controla la cantidad total viajes colectivos a obtener (punto de parada) con el tamaño del terreno de juego número y la cantidad de alerones y elevadores de tono cíclico se obtiene mediante el ajuste el tamaño de la AILE y ELEV números en el menú de la mezcla de resaca.

Por último, los números en el menú de la mezcla de resaca hacer NADA para centrar la placa oscilante en su área de distribución de viajes para que la fijación de grado cero.

Esto se logra haciendo que los brazos de servo están donde están supone que en la posición neutra (generalmente horizontal, paralela al suelo a menos que su varillas de empuje tiene un poco de geometría extraña). Cuando usted tiene los tres SERVO ARMAS correctamente colocado en posición neutral (a mediados de palo en los dos palos), que ajustar las varillas de control de la placa oscilante para obtener la resaca no sólo nivel, pero en el centro de su área de distribución de viajes en general.

Cuando haya logrado esto, a continuación, ajustar el tono se vincula en el la cabeza en general, para obtener todos los niveles de mezcla de armas, y cero grados en el terreno de juego AMBOS cuchillas.

Barracuda menciona la idea de establecer la curva de tono a una gran línea plana el 50%. Escogí esta idea desde Heliproz Ron Lund sitio web del Sur. Si tienen un radio de curva de tono de 5 puntos, los puntos 2, 3, y 4 a 50%, y el punto 1 a 0, el punto 5 a 100.

Al hacerlo, siempre y cuando el palo colectiva está en cualquier lugar entre los puntos 2 y 4, los servos se centrará (neutro) y usted puede hacer sus varillas de empuje a nivel de la resaca, y el centro en su área de distribución de viajes en general. Usted puede establecer el resto de las varillas para nivelar la mezcla de varios brazos, y establecer CERO grados de tono en las dos hojas.

Por último, usted puede ir a los puntos 0 y / o 100 para establecer el tono general de viaje utilizando el número de lanzamiento en la SWASH MIX / menú AFR.

Para averiguar lo que el número de AILE y ELEV "debería" ser, utilizar su terreno de juego medidor para averiguar lo que su tono es cíclica.

Si gira la cabeza para que la barra estabilizadora es perpendicular a los lados de la heli (cuchillas principales - una en el frente, el otro una y otra paralela a la cola pluma), juego de su memoria colectiva a la configuración de cero grados, se puede medir CÍCLICOS PASO valores de la función de alerones.

Ponga el medidor de campo en la hoja MR se pegue en el frente, alrededor de a mitad de camino en la hoja. MOVE el stick del alerón de lado a lado. Ir a la izquierda completa (o derecha) y medir la cantidad de terreno de juego de cero grados que se mueve la hoja. Ajuste el número de alerones en el MIX SWASH / menú AFR para obtener + / - grados 6 o 7 de la alerones cíclica.

Gire la cabeza 90 grados, manteniendo el colectivo en los grados cero terreno de juego ajuste. La barra estabilizadora es ahora una y otra paralela al auge de la cola, y pegue por delante, las cuchillas MR son perpendiculares a los lados del helicóptero.

Esta vez, mueva el stick del timón a su extremo completo, midiendo la cantidad de paso las hojas MR llegar lo que haces. Esta vez, establecer el número ELEV en el SWASH MIX / menú AFR para obtener la misma + / - 6 o 7 grados de cíclico.

Por la radio FS-CT6A, la configuración de AFR por canal puede ser un poco confuso. Una gran cantidad de nuevos pilotos obtener Fin de los puntos y la configuración de AFR mezclado. Voy a hablar para poner fin a los puntos en un momento, pero vamos a considerar lo que la configuración de AFR hacer. Proporcionan configuración de escala para el procesador de mezcla colectiva. Cuando se establece una canal de Ayuda para el Comercio y el 50% (por ejemplo) la señal colectiva hará un cálculo que se limite que contribución colectiva a sólo el 50% de viajes, pero más que eso, se creará una curva lineal interna (escala) para que el 50%. Básicamente, se le indica al controlador que en lugar de 30 grados de movimiento para el servo en el palo completo, sólo debe mover el motor servo de 15 grados en el palo completo. Ahora bien, esto es donde se pone diferente a una punto final. La nueva escala se dividirá que 15 grados todo el movimiento de palo total, extendiéndose uniformemente. Cambia la velocidad y la distancia y la dirección de los movimientos colectivos. Me he dado cuenta no dijo canal.

Las etiquetas del canal en la configuración de la placa oscilante AFR son engañosas. Canal 1 effects derecho colectivo alerones, Canal 2 Ascensor efectos colectivos, y el Canal 6 efectos de la izquierda alerones (también llamado tono).

Para experimentar, ajustar el canal AFR 1 a 25%. Vea el gráfico, y el aviso de que los efectos no sólo canal 1, sino también por el canal 6. Volver CH1 a 100, y experimentar con CH 2. Establecer que el 25% y Aviso cómo afecta a todos los canales para el stick derecho hacia arriba y hacia abajo, pero no derecho e izquierdo.

Así que con ese experimento, ahora se puede ver que la configuración de plato cíclico AFR control de la mezcla controlador para todos los servos de paso colectivo, no sólo uno.

Los puntos finales sólo efecto de los canales individuales. El punto final será la escala de entrada de cada servo de forma independiente. No tiene la misma inteligencia que la configuración de AFR. Usted escuchará los pilotos decirle para ajustar los puntos finales para limitar la cantidad de terreno de juego. Tenga en cuenta que si usted hace eso, usted también cambiar la escala de cada servo sin la inteligencia colectiva para corregir las tasas entre los servos. Sí, va a volar, pero te darás cuenta de banco del helicóptero en una dirección mejor que la otra, o ir hacia atrás más rápido que hacia delante, o el banco a un lado lo que nos piden para el movimiento hacia delante. En salidas de golpe, podrás ver el helicóptero de hacer algo más que ir hacia arriba.

Utilice únicamente extremos para evitar que el cuerno vinculante o servo para contactar con artes de pesca, y luego mantener el colectivo los extremos del canal el mismo valor por lo que mantener el mismo ritmo y escala.

Ajuste del paso de las palas

En el paso siguiente vamos a establecer el paso de las palas inicial. Seleccione una de las hojas como referencia hoja. Esta es la que se van a poner a cero terreno de juego con los cuernos del servo a 90 grados. Marque con una marca de borrado en seco, o un pedazo de cinta. Yo normalmente tienen que equilibrar las palas, por lo que ya se tiene la peso calcomanía roja aplicada y que será mi hoja de referencia.

Con las hojas adjuntas. Ajuste el radio del acelerador Corte interruptores ON (hacia usted). Encienda el radio y entonces el modelo. Ajuste el ralentí hasta el interruptor.

* Seguridad para la Cooperación - es mucho más seguro para mantener los cables del motor individual durante la instalación. Encienda siempre el primera radio y esperar por lo menos 5 segundos. Siempre coloque el interruptor del regulador de corte de encendido, y entonces usted puede seguridad conectar la alimentación al helicóptero.

Encienda el modelo y conectar un medidor de tono a la hoja de referencia de 1 ½ a 2 pulgadas de la finales. Usted quiere apretar el indicador hacia abajo en la puesta a cero. Asegúrese de que la barra de la mosca es perpendicular a el eje principal. Mira hacia abajo de la hoja y observar la parte superior del medidor de tono a medida que se alinee con la mosca barra (Fig. 12). Puede ser útil utilizar bridas con un soporte de la hoja relacionada con la paleta marcha de barras para mantener la marcha de barras de equilibrio (ver Fig. 12 bis). Esta es otra área donde el ralentí hasta la curva de tono de 0,50,50,50,100 viene muy bien.

* Nota - El ajuste chapoteante AFR tiene un alcance de 100% ~ 100%. Un valor negativo tiene el mismo efecto como la inversión de un servo.

Fig. 12

Fig. 12 bis

Si no están alineados, entonces usted necesita para ajustar el agarre cuchilla superior a volar enlace barra de control de la palanca hasta que llegar a cero tono o lo más cerca posible. Si están muy cerca, a continuación, puede utilizar la realidad virtual (A) de marcación para ajustar en ella, pero sólo si es muy cerca. Usted no quiere usar de todos sus VR (A) Explotación sólo para llegar a cero terreno de juego. La barra inferior de control de moscas nivel de enlace se utiliza para ajustes finos. Es preferible mantener el VAR (A) de línea cerca de nueve o medio camino en su recorrido potencial.

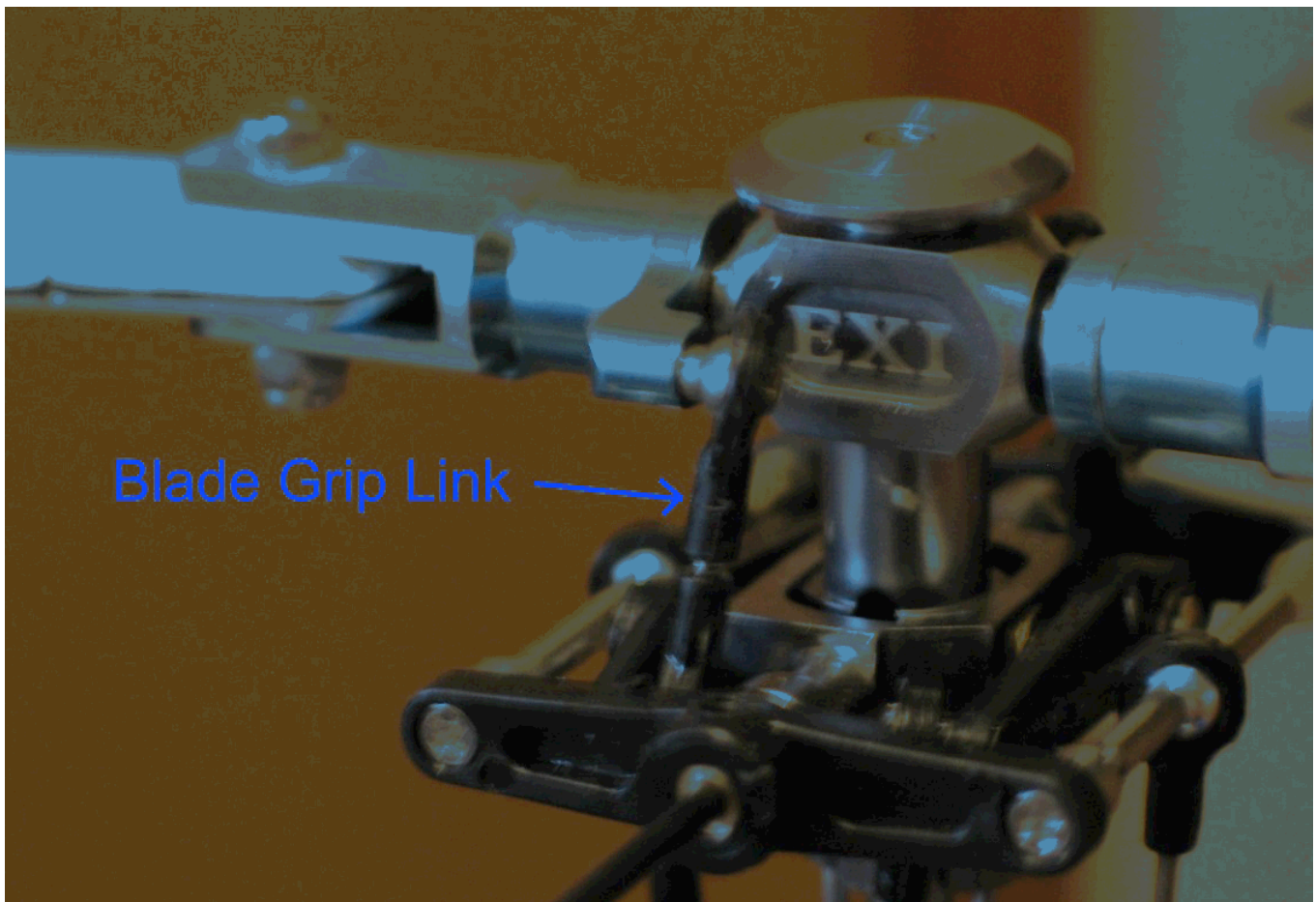


Fig 13

Prueba de cero terreno de juego en varias ubicaciones a medida que gire la hoja 360 grados completos. Esto es para verificar su plato cíclico está bien nivelada. Si se mantiene una constante de cero grados en toda la rotación completa, puede estar seguro de que la placa oscilante es sin duda el nivel.

Ahora que la hoja de referencia está en cero terreno de juego, puedes mover la palanca izquierda hasta llegar a la cima. Mida su terreno de juego en esta posición. Usted no quiere el campo para ser más de 12 grados a menos que esté un piloto graves 3D en el que caso de que tenga una radio mejor y no está perdiendo su tiempo con este conjunto de instrucciones. Me suelen mantener el tono total de menos 11 grados.

Vamos a utilizar el SWASH AFR opción para limitar el terreno de juego superior e inferior. El ajuste aquí los efectos tanto tono positivo y negativo. Normalmente en la cabeza EXI, el AFR SWASH se establece en ~ 83% para proporcionar una máxima del terreno de juego -11 y +11 grados. Su cabezal particular, puede no coincidir con el AFR SWASH ajustes. Si el nivel del plato distribuidor era perfecto en todo el viaje, a continuación, los tres SWASH configuración de AFR debe ser el mismo porcentaje. Si no, se trata de un área que puede compensar un poco, al permitir un poco viajar más porcentaje más bajo para el servo en el ejercicio de nivelación.

Todo lo que va de este procedimiento ha estado utilizando la hoja de referencia. Es una buena idea para comprobar el paso de la otra hoja en la mitad palo para el cero. Tiene que ser lo más cerca posible a la hoja de referencia. En la etapa de giro de las palas es posible que deba ajustar esta hoja, sin embargo, si usted consigue las dos láminas muertos, se minimiza en gran medida la necesidad de ajustar el giro de las palas.

Si la hoja opuesta es tremendamente echada fuera de la hoja de referencia, es necesario comprobar fuera de tolerancia las partes. Normalmente, el eje principal será el problema, sin embargo, un conjunto desgastado o amortiguadores débiles (juntas tóricas de goma en la cabeza), un eje de plumas dobladas, o una cabeza inclinada puede causar este desplazamiento.

Nota: Los amortiguadores se desgastan con el uso. Alinear hace un par de diferentes rigidez nominal fija amortiguador. Yo prefiero el # 80 amortiguadores. Mantenga un par de lances en el cubo de las partes. Revise periódicamente el desgaste de los amortiguadores. Una comprobación fácil es levantar una hoja con la mano para ver hasta qué punto se toma el eje de plumas en la cabeza montaje. Un conjunto de amortiguadores de salud sólo permite una pequeña cantidad de movimiento. Como amortiguadores se desgastan, te darás cuenta de hoja de seguimiento de los cambios.

En este punto usted debe ahora tener -11 terreno de juego palo inferior completa y 0 en el palo medio, y 11 de tono en la parte superiorpalo. La configuración de AFR se han creado para limitar la cantidad de brea, y su VR (A) de línea se encuentra en o alrededor de punto medio. Ha quitado el medidor de campo de la hoja.

La pala y la curva de tono

Hasta este punto todos los de la instalación se hizo sin el motor conectado y con el tono de espera hasta curva. Ahora es el momento de establecer el giro de las palas, pero antes de hacer eso tenemos que configurar el tono normal curva. Seleccione el botón de tono normal curva, y vamos a establecer la curva de un simple lineal línea de base para probar el giro de las palas. Queremos una curva que nos dará la hoja lo suficientemente flexible y amortiguador en la mitad o ligeramente más altos que a mediados del acelerador. Este suele ser el lugar palo flotar, y significa que el cuchillas están levantando todo el peso del modelo. Aquí es donde queremos observar el paso de las palas.

Nota: los pilotos experimentados pueden gestionar el seguimiento de errores en vuelo, y por lo general se verifica la hoja seguimiento en el aire en lugar de montar el modelo a un banco de pruebas o el modelo de ponderación a la tierra. Comprobación de que en el aire es, con mucho, mucho más seguro que en un soporte o en el suelo porque las hojas se puede y se salir. Cuando lo hacen, las personas y los bienes pueden ser dañados.

Configuración de la configuración normal, como se ilustra a continuación (Fig. 14).

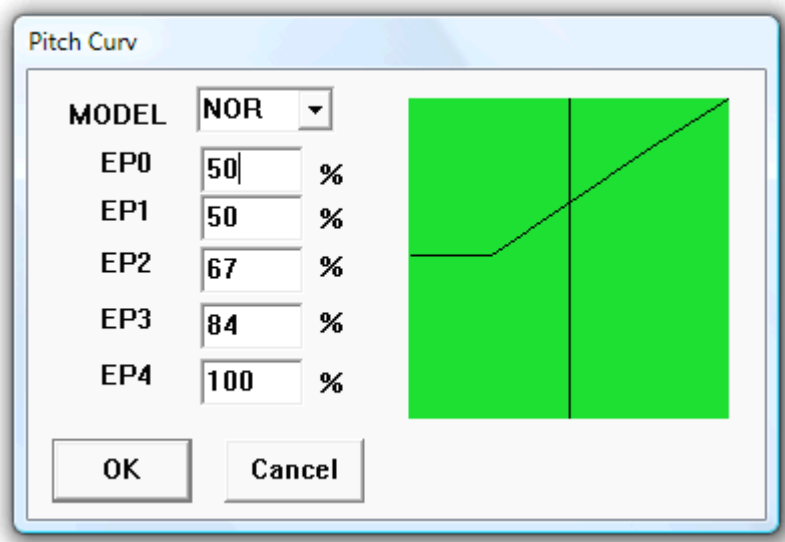


Fig. 14

Advertencias: El siguiente procedimiento requiere que el motor esté funcionando. Este es un proceso peligroso. Tome todas las precauciones para que no provocar lesiones a sí mismo o a otros, o a la propiedad. Usted tendrá que asegurar el helicóptero a un objeto inmóvil. Yo utilizo un banco de pruebas hechas de partes comunes, como 1 1 / 2 "de riego (PVC) con una plataforma de plexiglás montada con un peso ligero Gimbel (Fig.15).

Algunos usuarios de la cinta el tren de aterrizaje al suelo, y establecer una herramienta pesada a través de los patines de aterrizaje. Cualquiera que sea método que utilice, asegúrese de que el helicóptero no se suelte. Algunas personas realizan esta prueba en vuelo. Si usted no se siente cómodo con la realización de esta prueba con el helicóptero montado en un inmueble objeto, a continuación, realizar los ajustes entre los vuelos de prueba.

No confíe únicamente en la racha de cuatro pequeños tornillos de montaje para sostener el modelo en el suelo. Coloque una correa a través del marco en el engranaje principal como medida de precaución.

No confíe en las hojas de marca nueva o láminas que se utilizaron durante un accidente. Pueden aparecer perfectamente fracturas saludable, pero pequeño instante puede convertirse en un desastre completo soplado. Cuando las hojas de prueba, siempre se mantienen a una distancia segura de la primera vez que participe el acelerador. Estamos hablando aquí de la experiencia.

Fig. 15

Advertencia: Las hojas se llevan a cabo por pequeños tornillos o tuercas. Ellos han sido conocidos por salir a altas RPM. La primera vez (y de hecho en cualquier momento) que arranque el motor del helicóptero, a una distancia segura minimizar las lesiones o daños. En caso de gafas de seguridad como se le busca por el final del negocio de la hojas a medida que giran a una velocidad muy alta.

Potencia todo lo que fuera. Verifique si el de la radio hasta el interruptor (SW-B) está ajustado en OFF (lejos de ti).

Ajuste el interruptor de corte del acelerador (SW-A) en ON (hacia usted). Conecte los cables del motor a la CES. Monte el helicóptero a un banco de pruebas o algún objeto fijo (ver Advertencias arriba). El objetivo de esta prueba es ajustar las cuchillas de forma que cada lámina pasa por el mismo lugar en el mismo lugar. A medida que el las cuchillas giran y aplicar ascensor, que se flexionan las mismas medidas que en el peso del modelo. Las cuchillas se deben siguen unos a otros para empujar el aire de manera uniforme. Si un contacto es más alto que el seguimiento de la otra, es robar a los la hoja inferior de su capacidad de elevación. Esto se traduce en la elevación general de reducción de vuelos inestable, y la vibración.

Ajuste el radio izquierdo deslice el adorno para el acelerador (de inclinación vertical de la palanca a la izquierda) a la posición inferior. Todos los demás ajustes en su posición centrada. Ajuste el stick de gas en su posición más baja. Encienda el transmisor de radio en primer lugar. Conecte el conector de energía de la batería al conector del CES sobre la helicóptero. Mover a una distancia segura del helicóptero. Cambie la válvula reguladora de corte (SW-A) se desplace la de usted en la posición OFF. Poco a poco el encendido del motor. Lleve el motor a poco más de mediados de palo. Las cuchillas deben comenzar a aplicar el tono y se levantará en las garras de la cuchilla.

Aumentar el acelerador a $\frac{3}{4}$ del acelerador y observar el borde de ataque de las palas. Usted se dará cuenta de la hojas comienzan a flexión al alza a medida que adquieren el peso. Esta prueba se debe hacer con las palas empuje la producción (ascensor), de modo que el juego final se retira de las garras hoja y el eje del calado y la amortiguadores tienen todo el peso del modelo.

Determinar que la hoja se desplaza alto que el otro mirando el borde de ataque de las palas. Las cuchillas principales de viaje en dirección del reloj mirando desde arriba del helicóptero. Si usted está enfrentando la nariz del helicóptero, las hojas de vanguardia se viene hacia usted de la derecha (la helicóptero del lado izquierdo). La hoja de referencia se utilizó anteriormente tenía la calcomanía de color rojo. Desea determinar que forma de mover la hoja no se hace referencia para conseguir que el seguimiento con la hoja de referencia.



Fig. 16

En la ilustración de arriba (Fig. 16), el inferior de la hoja se marca con tres líneas de negro que son visibles como las palas giran a alta velocidad. Esto se observa al mirar en el borde de ataque de las palas.

Si las marcas de negro en la figura. 16 fueron en nuestra hoja de referencia, a continuación, vamos a querer ajustar lo contrario hoja a tener menos altura (borde de ataque debe disminuirse). Tenga en cuenta que nuestra hoja de referencia fue utilizados para el establecimiento de nuestro campo, por lo que queremos traer la otra hoja en el seguimiento igual que nuestra referencia hoja. Desde la hoja opuesta es el seguimiento más alto, tendrá que reducir el terreno de juego. Esto se hace quitar el enlace agarre la hoja de agarre de la pelota hierba, luego alargamiento que enlazan con la fuerza del líder hacia abajo del borde. El aumento de la longitud de este enlace se mostrará la vanguardia de la que la hoja inferior.

Extremos de barra están contruidos para acceder a la pelota desde una sola dirección. El fabricante proporcionará una marca como un anillo alrededor del agujero más grande. Al ajustar la longitud de la barra, que completa vueltas para que la agujero correcto del extremo de la barra se enfrenta a la pelota. Sólo modifica una vuelta a la vez, y vuelva a probar la hoja seguimiento.

Nota: En algunos de los foros, los comentarios han hecho que los vínculos pequeños en las garras de la hoja (Fig. 13) son para el ajuste fino, y los vínculos a largo a la placa oscilante es el ajuste aproximado. Este no es el caso. El brazo de San Francisco de mezcla es un punto de apoyo con el extremo corto relacionada con el mango de la cuchilla con un enlace. Con el extremo largo del brazo de San Francisco de mezcla se conecta a la placa oscilante con un enlace de largo. La forma en que un punto de apoyo obras es que se necesita más movimiento del extremo largo para producir un pequeño movimiento en el extremo corto. Por lo tanto la parte larga produce menos cambios por vuelta de su vinculación. Menos cambio significa más fino ajuste.

Ajuste el vínculo adecuado para que el acelerador a $\frac{3}{4}$ de la línea de la hoja consejos a medida que giran alrededor.

En este punto usted debe ahora tener el seguimiento cuchilla ajustada de modo que sólo se ve una hoja a medida que gira todo con la velocidad del acelerador lo suficiente como para levantar el peso helicópteros.

Cola y el programa de instalación del girocompás

Esta es un área que confunde a una gran cantidad de nuevos aficionados. No es complicado si se entiende que el Gyro es responsable de la mayoría de los trabajos de mantenimiento de su helicóptero apunta en la dirección que había previsto.

Dos nuevos términos de entender es el Gyro modo de ritmo, y sosteniendo la cabeza de modo (HH).

Tasa de modo a tratar de compensar el movimiento de la cola no deseados, pero no recuerdo el real posición inicial y por lo tanto no puede llevar la cola de nuevo en los últimos rumbo conocido. HH en el modo de Por otra parte recuerda la última partida (cuando el palo se centró pasado) y, a menos que se le indica que obtener una nueva partida, que agresivamente intento de llevar la cola de nuevo a la partida guardada. El HH tiene un modo de ajuste de ganancia de la señal que se controla (la cantidad de ganancia) a través del canal 5 del receptor. El valor de ganancia ajusta la sensibilidad de la modalidad de HH. Muy pocos beneficios, y el margen (grados) de descuento aumenta la partida, también ganar mucho, y será la propia lucha tratando de mantener una partida (resultando en lo que La cortina se llama la cola).

Nota: manual de vuelo sin ningún tipo de giro es posible, pero muy difícil, incluso para pilotos con experiencia. El giroscopio ayuda al piloto comparando la señal del timón ofrecerle desde el transmisor ("lo que desea que el helicóptero que hacer ") con el movimiento real de detectar el helicóptero (" lo que está haciendo en realidad " o lo que se hizo para que por factores ambientales o inherentes a la lucha contra las fuerzas de vuelo rotatorio). Así que, si dijo que el helicóptero de permanecer apuntadora (palanca en el centro) en una dirección y el giróscopo sabe que el helicóptero es en realidad rotación de todos modos debido al viento o el par hoja principal, que se suma o resta en el timón servo señal hasta que el helicóptero en realidad deja de girar, al igual que lo pidió. Por ejemplo, si usted está en un vuelo estacionario estable cuando las ráfagas de viento, el giróscopo automáticamente lucha para evitar que el viento soplando a favor del viento alrededor de la cola ("El tiempo-veteado"). Si aumenta o disminuye el acelerador, el giróscopo automáticamente a tratar de mantener la cola de hacer pivotar alrededor debido a la torsión reactiva de los principales rotores.

Un poco de historia: "Gyro" es en realidad la abreviatura de "giroscopio" ... el mismo instrumento que podría haber jugado con un niño en la forma de un superior, o su uso en clase de física para saber que un objeto que gira "quiere" mantener su orientación, y se gasta energía de rotación para hacerlo. giroscopios tradicional helicóptero en realidad tenía un peso girar el volante con motor rodeado por los interruptores de tope para detectar cuando es orientación fue cambiando. Este era un dispositivo fiable, lento y pesado, pero mucho mejor que el manual de el control del timón. giroscopios moderna son ligeros dinamómetros piezoeléctricos sin partes móviles, y un poco de la inteligencia computacional que permite una función muy fresco llamado "La partida espera." No todos los giroscopios tienen un modo de retención de la partida, pero es una pena usar un giro sin HH modo en un helicóptero buena.

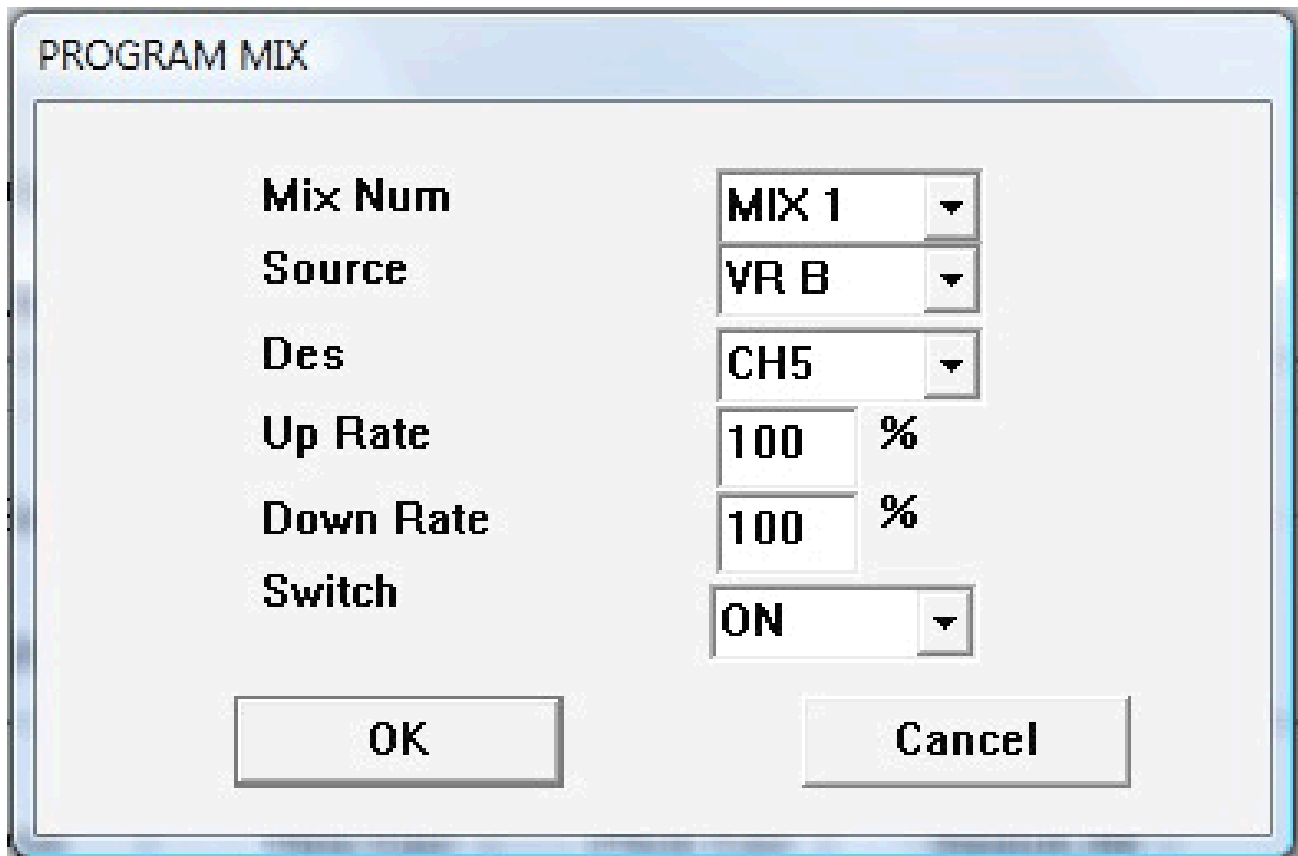
Debido a que el giro es ahora un equipo pequeño, no sólo puede saber que el giro se mueve, pero la rapidez con y el tiempo que ha estado en movimiento. Esto significa que matemáticamente integra las variaciones de los tipos través del tiempo, y porque puede hacer un seguimiento de todos estos cambios, lo sabe ", donde lo que realmente es" frente a "donde debería ser ", de acuerdo a lo que he dicho que el helicóptero que hacer. Como resultado, cuando el servo no reacciona rápido o con fuerza suficiente para superar un movimiento no deseado, el giróscopo sabe que no es donde debe estar y sigue para ajustar hasta que alcanza la posición original. Esto significa que cualquier momento usted no está diciendo la helicóptero para rotar, HH modo recuerda las últimas ordenó la partida y agresiva intentará llevar la cola de nuevo a la partida guardada, sin importar cuánto tiempo tiene que trabajar para llegar allí. El HH tiene un modo de ajuste de ganancia de la señal que se controla (la cantidad de ganancia) a través del canal 5 del receptor. El valor de ganancia ajusta la sensibilidad de movimiento del modo de HH. Muy pocos beneficios, y no se dará cuenta de pequeños movimientos que todavía puede añadir hasta que se fuera de la partida. Demasiada ganancia, y lo verá la propia correcciones y la lucha se trata de mantener una partida (que resulta en lo que se llama "La cortina de cola" cuando se llega más allá varias veces).

¿Cuál es la deriva?

La deriva es un término usado por los pilotos para describir la cola preguntando fuera de la posición central cuando hay sin entrada de timón. Hay algunas cosas que pueden causar la deriva. En primer lugar no todos los giroscopios son de la misma calidad. Los giroscopios económicos se afectan por el voltaje y la temperatura. A medida que la pila se agota durante el vuelo, el giroscopio gana se cambia internamente. Una vez que el aumento alcanza un umbral de hecho, puede inducir a la deriva. Durante la instalación, puede ajustar la ganancia a su borde, y te darás cuenta del inicio del servo para moverse por sí mismo, y a veces, se moverá hasta el final a uno de los extremos del recorrido sentado allí. Por ello, se le pedirá para ajustar la ganancia hasta que sienta una menear la cola agresivo, a continuación, de nuevo frente a la ganancia suficiente hasta que se detenga. Esto le dará un margen suficiente para evitar que se alcance el umbral de la baja tensión en comienza la deriva. Los efectos de temperatura y giroscopios. Si afinar su giro a una temperatura, y entonces (como la mañana siguiente, cuando la temperatura es diferente) vuelan a una temperatura diferente, puede o ver a menear la cola o la deriva en función de cómo la electrónica de giro son afectadas por la temperatura. Se trata de un buenas prácticas para que el giroscopio adapte a la temperatura actual antes de su puesta en vuelo. En otros es decir, no sólo se ejecutan fuera con su giro temperatura ambiente, y empezar a volar en los cielos 50 grados. Usted se encontrará luchando por el derecho de la cola de control de la salida. Por el contrario, llevan fuera, y le dan diez minutos para adaptarse a la temperatura antes de volar.

Vamos a pasar al ajuste de la cola. La mayor parte de la configuración de la cola se hace en el modo de Tarifa. Sin embargo, para el Gyro a inicializa correctamente, tenemos que empezar el modelo en modo HH. Tenemos que volver a la configuración programa para asignar la VR (B) de línea de canal 5. Esto se hace usando los ajustes de mezcla (Fig. 17).

Seleccione la opción MIX, y seleccione MIX 1 de la lista desplegable.



The image shows a dialog box titled "PROGRAM MIX". It contains several configuration fields:

Mix Num	MIX 1
Source	VR B
Des	CH5
Up Rate	100 %
Down Rate	100 %
Switch	ON

At the bottom of the dialog box, there are two buttons: "OK" and "Cancel".

Fig. 17

Establezca el origen para ser el disco de VR B, el destino de ser el canal 5, con un 100% para ambos tipos, y el interruptor en ON.

Guardar esta configuración al archivo de configuración.

Girocompás VR ganancia (B) el programa de instalación

No parece ser una norma en la que la dirección de la VR (B) dial debe girarse para establecer el giro en Jefe de mantenimiento (HH), el modo o el modo de Tarifa. Yo prefiero que el modo de HH se obtiene mediante un horario (CW) la rotación, y otros pilotos prefieren utilizar un sentido anti-horario (CCW) de rotación. El Blue Ray 450 RTF paquete incluye esta radio, y es generalmente de configuración para utilizar la CAC para el modo de HH.

En algunos documentos en Internet, el instructor le dirá que ajuste el dial a 10:00 y el uso hacia la izquierda para ajustar la ganancia. Otros, como este documento demostrará un método que funciona en cualquier radio FS-CT6A. No confíe en la información que indica que usted debe ajustar el dial del reloj a una posición específica. Esta posición depende de la forma en que se instala el componente de realidad virtual, el tipo de giro y la posición de reversa para el canal 5 en la radio, y la reserva de configuración del propio giro.

La marca VR son los potenciómetros. Esta es una resistencia variable de ahí la abreviatura de la realidad virtual en el manual, y etiquetados como tales en la radio. Algunas radios FS-CT6A tiene el disco de VR se instala con la mitad del camino (dial indicador de posición) que apunta hacia arriba. Algunos tienen el indicador que apunta a 9:00 para el punto medio. Algunos pueden ser diferentes, todos juntos. Prueba de acceso telefónico al girar en ambos sentidos para descubrir los puntos finales, y la mitad del camino. El valor de VR en el punto medio es el valor de voltaje cero. En señal de tensión cero, el giro será en el borde de Su Santidad y el modo de TASA, y por lo general de forma predeterminada el giro en el modo de tasa porque no hay ninguna señal en la posición de cero o hasta la mitad.

Para determinar la dirección que utiliza su radio para obtener el modo de HH, gire el dial hasta el final en una sola dirección. Luego (con el interruptor de corte del acelerador en - medida de seguridad) encender el transmisor, y luego conecte la batería en el helicóptero. Si el indicador de girocompás HH (diodo emisor de luz - LED) se enciende, entonces usted ha encontrado la dirección de HH. Si no te gusta esa dirección, puede cambiar muy fácilmente. Simplemente use el botón de reserva en el programa para cambiar la casilla de verificación canal 5, y ajuste el interruptor físico REVERSE (o línea) en el giróscopo. Estas dos opciones permiten configurar la dirección de la RV (B) a su preferencia por el modo de HH.

El resto de este documento se utiliza la dirección CW para el modo de HH.

En la radio, a su vez el VR (B) de marcación para el punto medio y luego vuelva a CW 60 grados (2 marcadores de hora) para asegurarse de que el giro se inicializa en el modo de HH. También puede dejarlo en el punto medio, a continuación, encienda la radio, y gire el dial hasta que el giro liht ilumina, a su vez que 60 grados más, y luego desconectar y volver a conectar la batería de modo que el giro se inicializa en el modo de HH.

Si ha conectado el cuerno servo para el servo de cola, y luego retírela. Compruebe la barra de vínculos cola no es vinculante, y puede viajar a los dos extremos disponibles por el regulador de la cola. Ajuste el interruptor de corte del acelerador (SW-A) hacia usted para evitar que el motor gire. Ajuste el ralentí hasta el interruptor (SW-B) en OFF lejos de su. Joystick izquierdo barras de desplazamiento horizontal está centrado, y el regulador de ajuste vertical (en la radio) es todo el camino.

Encienda el helicóptero. Que el Gyro inicializar, normalmente con una señal de señal de tres, y el servo encontrar su centro. Coloque el brazo del servo a 90 grados a la cola de sistema de barras (Fig. 18)

* Nota - puede utilizar la pluma como su referencia de 90 grados ya que el sistema de barras de cola se supone que es paralelo a la botavara. Algunos servos como el Alinear DS-520 (fig. 18 bis) deben ser montados en un ángulo, sin embargo el vínculo bola está a 90 grados de la pluma.

Fig 18

Fig 18^a

Sugerencia: si usted tiene un servo lento, a continuación, con un cuerno más largo ayudará a mantener la posición. Si usted tiene un servo digital rápido, entonces con un agujero cerca del centro será de ayuda. La posición del cuerno y el agujero debe permitir que el servo para mover el control deslizante de la cola completamente en contra de cada lado de los viajes, sin obligar a los servos. Verifique que el brazo del servo no entre en contacto con cualquier parte que dé lugar a un servo engranaje despojado.

Afloje los dos tornillos que sujetan el servo de la pluma. Mover el servo a lo largo del brazo para que el deslizador de cola es un poco más cerca de la pluma del centro del eje. Las cuchillas de la cola debe tener un tono ligero.

Apriete la parte trasera del tornillo de montaje para que el servo no se mueve en el brazo. Ahora queremos comprobar si la dirección del movimiento correcto. Algunos Gyros tener un interruptor de inversión, otros no. Si su giro no tiene un interruptor de inversión, tendrá que utilizar el inverso (servo) opción en el programa para el canal 4.

Para determinar si el servo se mueve en la dirección correcta, encender el helicóptero, y aplicar stick izquierdo ligeramente hacia la izquierda. Si el regulador de la cola (mirando desde atrás) se mueve hacia la derecha, entonces es correcto. En otras palabras, el regulador de cola debe moverse en la dirección opuesta a la barra de radio. Si la disposición física es diferente a una TRex o clon, a continuación, observar el tono de la cola. El stick izquierdo controla la nariz del helicóptero. Con el stick izquierdo hacia la

izquierda, es responsable para el vuelo de la nariz del helicóptero hacia la izquierda o hacia la izquierda mirando desde arriba del helicóptero.

Página 43

*Hint – To keep yourself oriented between the radio controls and the helicopter, always fly the Nose of the helicopter. NEVER fly the tail. This is a common problem for new pilots. Using the left stick pushed over to the left should cause the nose to go left CCW. Right stick with the stick leaning towards the left causes the helicopter to slide to the left. When both sticks are going to the left, you get a nice banking left turn with the tail following the nose. When you start flying “Nose In” (flying towards you), the nose orientation will be even more important. So don't pick up a bad habit of concentrating on the tail. Put your mind's eye in the nose of the helicopter (Fig. 18b)

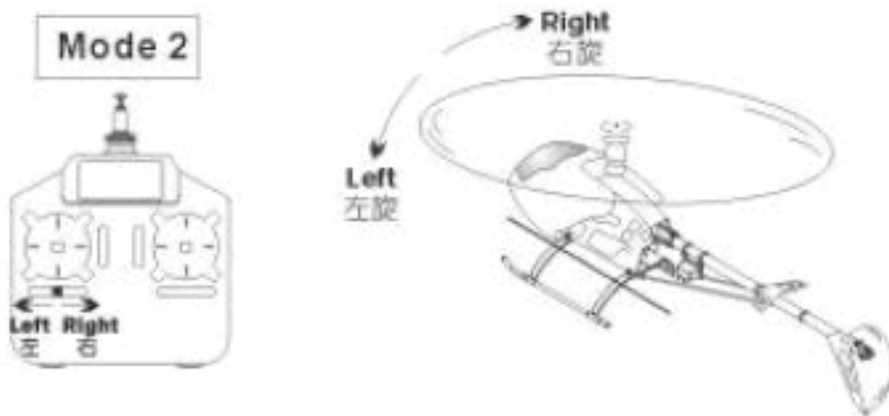


Fig 18b

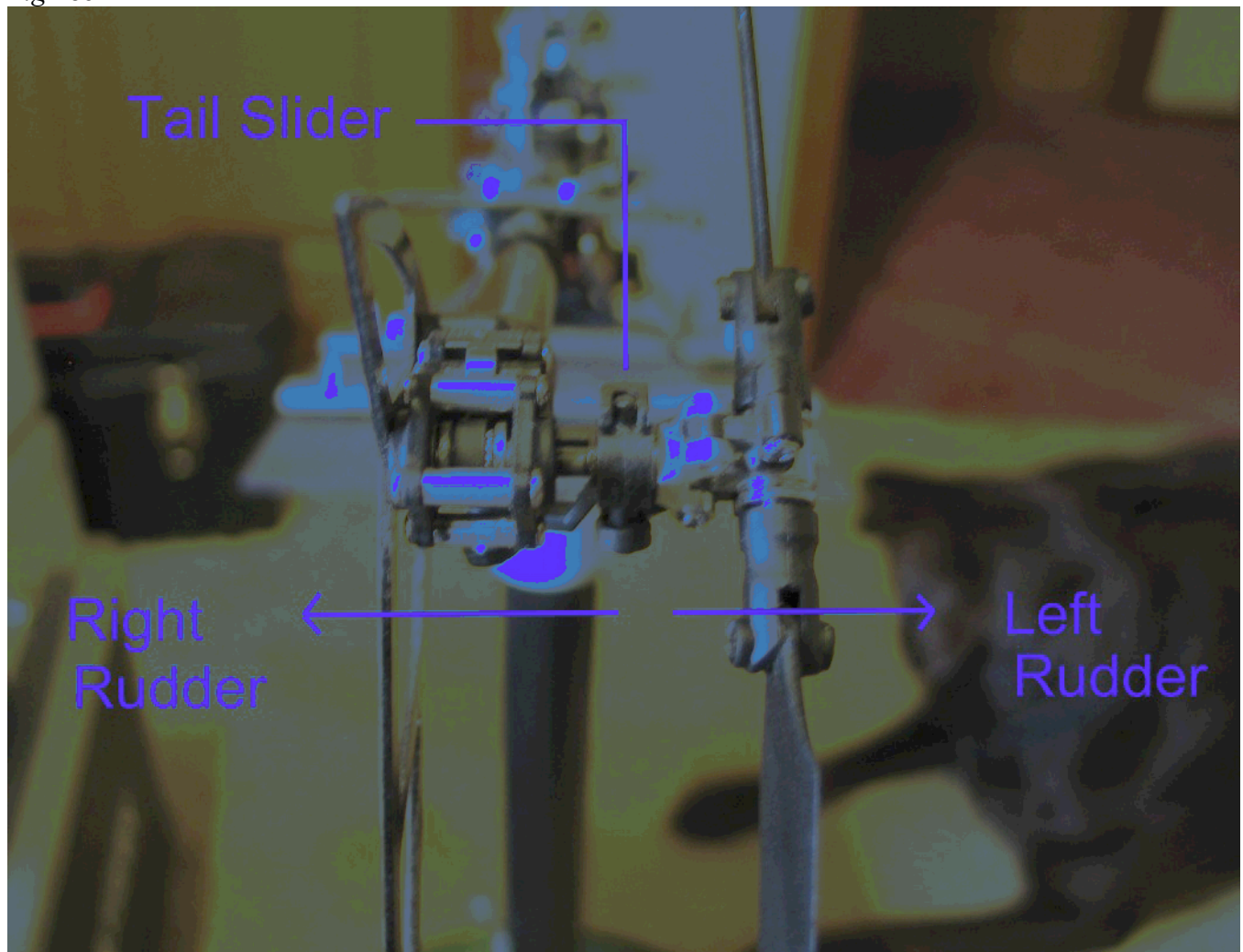
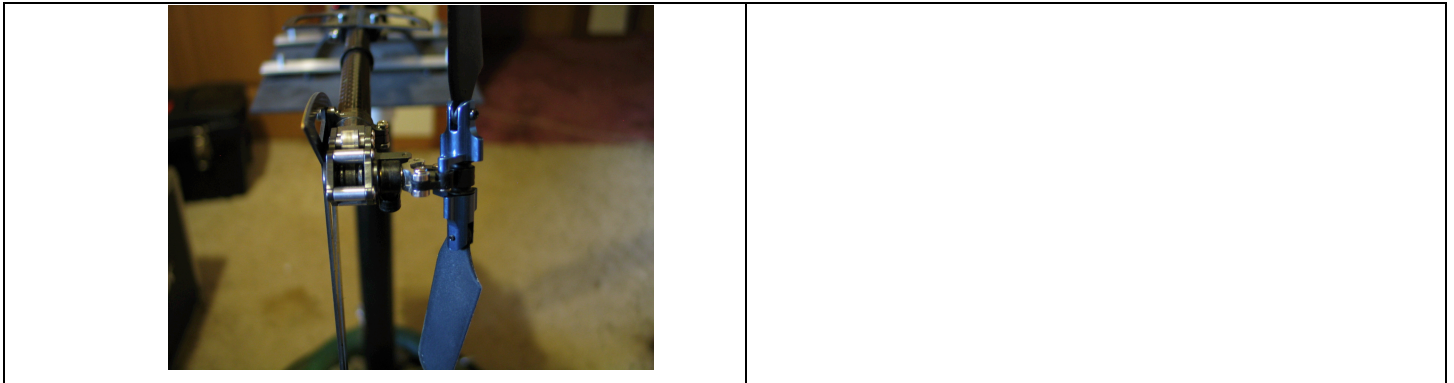


Fig. 19

Fig. 19a - Full timón a la derecha (stick derecho), Fig 19b - Full timón a la izquierda (stick izquierdo)

Página 44



Marco regulador de los límites de la cola

Algunos Gyros tienen la capacidad de limitar la cantidad de rotación del servo. Para utilizar esta opción, primero lentamente aplicar palanca izquierda (hacia la derecha). Si el regulador de la cola se pone en contacto antes de que el palo es todo el camino a la derecha, a continuación, utilice la configuración de límite de giro para la marcha atrás. La idea es tocar apenas los puntos finales del recorrido regulador de la cola en ambas direcciones. Utilice la limitación de giro como su primera opción, y si eso no es suficiente, entonces puedes usar la opción de finalización del programa de puntos para evitar que el regulador de la cola de la unión contra el final del recorrido. Usted puede tener que utilizar una combinación de ambos límites del girocompás y los ajustes de punto final para lograr un movimiento completo deslizante cola.

Sugerencia. Una vez que haya de los límites establecidos, es una buena práctica hacer una copia de los límites de un poco para que el regulador de la cola como un pequeño espacio entre los puntos extremos del recorrido. La razón de esto es porque no hemos realizado el vuelo de prueba inicial por lo que será más que probable que tenga que mover el servidor de cola en el auge y esto afectará a los límites de control deslizante de la cola.

Coloque un poco de ropa de entrenamiento en el helicóptero, y encontrar una superficie plana y dura como un piso de patio o en el garaje para ajustar la posición del servo de cola. Todo lo que necesitamos hacer es obtener el servo en el terreno a lo largo del boom en que el helicóptero no gira en un vuelo estacionario.

No vamos a utilizar el modo de HH para esta parte de la instalación. Vamos a iniciar el Gyro en el modo HD, pero antes de despegar, vamos a cambiar al modo de Tarifa. Una vez que el modo de Tarifa se marca y el helicóptero no gira o la deriva (sin viento) podemos finalizar la configuración y pasar a la fase de puesta a punto.

Nota: algunos pilotos creen que sólo puede establecer el control deslizante de la cola en el centro, y dejar que el modo de gyro HH averiguar qué hacer. Eso funciona, hasta que el giro se sale de Su Santidad el modo inesperado, y entonces usted está en una lucha para conseguir su aterrizó. También con ese enfoque pone más trabajo en el giróscopo y servo de lo necesario. Al seguir las siguientes instrucciones para configurar en modo de Tarifa, que será capaz de mantener el control total de la cola, incluso si el giro se sale de Su Santidad el modo. Ni siquiera se puede notar que cayó de modo HH hasta que buscarla en el suelo y ver la luz roja intermitente usted.

Encienda el helicóptero y su vez el VR (B) dial de la ganancia hacia la izquierda hasta que la luz se apaga girocompás. Cuando la luz del girocompás se apaga, el girocompás está en modo de TASA. Lleve el acelerador hasta la velocidad hasta que el helicóptero está sentada la luz en los patines. Es normal que el helicóptero que quieres hacer girar 45 a 90 titulados en una superficie dura con el equipo de estudios

adjunto. Sólo tienes que traer de vuelta con el stick izquierdo y el aumento del acelerador un poco más. Si el helicóptero comienza a dar una vuelta de alta velocidad, significa que el giro debe ser revertida. En ese caso, apague, establezca lo contrario, y vuelve a intentarlo.

Página 45

Si se necesita una gran cantidad de palanca izquierda para evitar que el helicóptero gire, a continuación, modifica la posición del servo en el brazo. pequeños incrementos hasta que se necesita poca o ninguna barra para mantenerla recta, mientras que en el suelo. Una vez que usted tiene la cola constante en el modo de tasa sobre el terreno, el siguiente paso es realizar un vuelo estacionario en el modo de Tarifa. El mismo proceso se realiza para obtener la cola constante sobre el terreno también se aplica en el elemento emergente. Una vez que su modo de Tarifa puede mantener una posición de la cola descenso en vuelo estacionario 4.5 pies, usted está listo para ponerlo en modo de HH. Primero, apriete los dos tornillos de montaje de la pluma del servo.

Con aterrizó, a su vez de la ganancia de línea VR (B) hasta que la luz CW modo HH las luces giro. Este es el valor más bajo de ganancia. Si la bocina se inicia a la deriva, utilice el control deslizante horizontal para detener la deriva. Ahora sin reiniciar el ajuste del acelerador HH alternando el giro de entrada y salida de Su Santidad el modo de tres veces en menos de dos segundos. Esto se puede hacer ya sea con el VR (B) para llamar, o usando el stick izquierdo se mueve rápidamente por la izquierda y la derecha veces tres o más en menos de dos segundos. Prueba de la libración de nuevo. Cada vez que se prueba de vuelo estacionario, la tierra y aumentar la ganancia del gyro CW un poco a la vez. En algún momento el giro comenzará a realizar un meneo de cola.

Esta es la causa por el giro al mando de un movimiento rápido del servo, y de sobras. Esto a su vez hace que el giro de mandar la señal de lo contrario, una vez más la compensación excesiva. Gire el CAC ganancia hasta que este se detiene, y luego gire hacia la izquierda alrededor del 10% más.

Nota: Gyros se efectuará mediante el timón de radio ajuste el interruptor deslizante. Hay un umbral en el que el giro se supone que está la aplicación de palo de movimiento y se sale del modo de HH. La primera vez que la potencia del helicóptero, el giróscopo tiene una lectura de la actual del software y de hardware subtrim configuración de la radio. Que se convierte en su punto de referencia. Le dice al equipo que en esta partida que debería haber dicho valor subtrim. El control deslizante del ajuste arroja que el valor original, y mucho de un cambio hará que el giro a la pantalla una indicación de alta velocidad (parpadeo del LED) para indicar que ha perdido su referencia, y ya no intenta entrar en modo de HH sin reiniciar . Si usted tiene una radio que tiene un interruptor de ganancia, usted puede cambiar que cambiar 3 veces para decirle al giróscopo para restablecer y volver a leer su configuración de equipamiento. No intente hacer esto si eres un piloto principiante, en cambio, la tierra y el uso de la línea (entre la tasa de HH y en dos segundos) para restablecer el giróscopo. Otra forma de restablecer el giro es para cambiar rápidamente el máximo palo del timón derecho luego a la izquierda tres veces en dos segundos. Recuerde que una vez que el giróscopo entra en modo de reposición, es necesario ser regular en una posición sin timón a establecer su nuevo título. Esta operación puede tardar hasta 7 segundos.

En este punto, el helicóptero está configurado para el vuelo típico del principiante. El servo de cola y la configuración de giro se completa. Antes de irse uno empieza a volar es necesario realizar algunos ajustes.

Ajuste fino y sugerencias de radio

Hasta este momento hemos estado utilizando el acelerador de base y las curvas de tono, sin otra mezcla de establecer el potenciómetro de ganancia del giróscopo. Ahora es el momento para afinar la configuración del nivel de vuelo. Usted debe ser lo suficientemente cómodo con su radio, para que pueda llegar a todos los sub-ajustes, interruptores y diales durante el vuelo. En concreto, el sub-adornos.

Nota: Las instrucciones siguientes se supone que ya tiene la habilidad necesaria para mantener un vuelo estacionario estable. Si usted carece de esas habilidades, que recomienda que se tome la Escuela RADD'S

Página 46

El primer paso en la afinación es conseguir el helicóptero para asomar la mano libre durante al menos dos segundos. Coloque el helicóptero en un vuelo estacionario altura de los ojos y usar el lado derecho sub-adornos para conseguir el helicóptero para asomar plana, tanto sub-ajuste según sea necesario para lograr esto. Una vez obtenida, se remontan a la computadora, y ajustar el sub-electrónica adornos para que pueda llevar a los reguladores cíclica de nuevo al punto central.

Usted puede necesitar para poner a prueba volar y reajustar el programa varias veces para obtener el sub-mecánico recorta de nuevo al centro.

En este punto usted debe tener un buen comportamiento, aunque hover helicópteros cobarde. Ahora usted puede ajustar la curva de aceleración para proporcionar más velocidad de la cabeza en el rango de vuelo que la intención de trabajar in Hemos programado originalmente en la curva de aceleración a un ajuste lineal de 000 a 100. Con velocidad de la cabeza superior, el modelo tendrá un control más nítidas en el mismo tono. Puede modificar la curva para que tenga una velocidad de la cabeza agradable en su zona normal de suspender el palo izquierdo. Usted se dará cuenta que se tarda menos del acelerador para mantener un vuelo estacionario, y el helicóptero es más controlable. Empezamos con la configuración más baja del acelerador y el tono para ayudar a evitar una reacción demasiado rápida del helicóptero como hemos hecho ajustes.

Curvas de aceleración y las curvas de tono están unidos en su funcionamiento. Cada uno tiene un efecto sobre la otra, por lo tanto como se sintoniza el helicóptero a su habilidad de vuelo tenga en cuenta que el ajuste de una curva puede requerir ajustar la otra también.

Puede devolver la configuración de lanzamiento del software y de línea en un tono negativo a partir de algo así como 2 (tono físico) para el establecimiento ni de EP01. Esto se hace a mi establecer el valor a algo alrededor de 40. A continuación, la posición 2 a algo como 50. Dependiendo de lo que quiere hacer, usted puede acelerar el paso rápidamente para saltos más radicales, pero ser conscientes de las limitaciones de su giro y servo de cola. Puede que no sea capaz de compensar el rápido aumento en el tono y la cola se sople en un golpe vertical a cabo. Asegúrese de ajustar la curva de aceleración para dar a su rotor de cola una oportunidad en la lucha contra la resistencia cada vez mayor a medida que aumenta paso de las palas.

Tono negativo en el modo normal siempre causa controversia en grupos RC helicóptero. Para cualquiera que haya tenido una ráfaga de viento viene y pop de su helicóptero en el aire se aprecia la capacidad de aplicar tono negativo para conseguir el helicóptero para luchar contra la corriente ascendente.

VR (A) Ajuste de tono

Esta línea le permitirá modificar el terreno de juego. Por ejemplo, demasiado terreno de juego con una velocidad mucho más lenta la cabeza hará que el helicóptero a ser inestable. Usted puede bajar el tono (CAC), que le permitirá aplicar más aceleración con menos terreno de juego. Si el helicóptero no quiere levantar a mediados de palo, pero tiene un montón de velocidad de la cabeza, puede subir el tono (CW). Para probar esto (en el suelo), a su vez el VR (A) hacia la izquierda para marcar siete y abrir el acelerador hasta el palo medio o hasta que el helicóptero es la luz en los patines de aterrizaje. Comienzan a girar el dial de CW para aplicar más terreno de juego mientras se mantiene la misma entrada del acelerador. Verá el helicóptero comienza a mejorar a medida que más terreno de juego se aplica con el disco de VR. Más radios de avanzada le permiten crear múltiples curvas de tono y cambiar entre ellos con un interruptor de palanca. El FS-CT6A sólo suministra esta línea en el vuelo o los ajustes pre-vuelo terreno de juego.

VR (B) girocompás Ganancia / Modo de Tarifa

No hay nada malo con el vuelo en el modo de Tarifa. patio típico y el parque de vuelo puede ser un poco más suave en el modo de tasa que en la cabeza el modo de espera. HH es el modo más conveniente cuando se realizan más radicales que vuelan sobre todo en el modo 3D. Conozca su posición de ganancia óptimo de esta línea. En las radios más avanzados, hay opciones para ajuste de ganancia más de uno. Con la radio FS-CT6A, el disco no es tan conveniente, pero no le permiten cambiar la ganancia de giro sobre la marcha, o caer en el modo de Tarifa.

SW (B) inactivo Arriba / Modo 3D

Nueva aficionados se sienten intimidados por este control. Y por una buena razón, con la población inactiva-Up del acelerador y los ajustes de tono, el motor va a saltar a alta velocidad. El terreno de juego saltará a la ubicación especificada por la curva de espera hasta el tono (ID) para que la ubicación del acelerador. El resultado puede ser una reacción dramática por el helicóptero.

No es recomendable para iniciar el helicóptero en 3D (inactivo-Up) el modo de la primera vez que se toma en el campo. Si usted mira un profesional, por primera vez hará girar hasta en el modo normal y levantar el helicóptero en vuelo estacionario bajo, sentarse de nuevo hacia abajo, y luego cambiar a uno de sus modos 3D. La razón por la que él (o ella) hace esto es por seguridad. Es una comprobación rápida para asegurarse de que el helicóptero es digno de vuelo antes de pedir a cambiar a un modo de funcionamiento extremas.

Comenzando en el modo de espera-para arriba es duro en toda la cadena cinemática, el motor, y el CES. Considere la cabeza al instante se acelerará hasta el 85% o más del total de la velocidad del motor. Las hojas se doblan en sus puños durante la aceleración y puede causar una condición de equilibrio más someter el modelo a un estrés extremo. Las palas con el tiempo volverá a la posición correcta, debido a la fuerza centrífuga.

Para reducir la tensión en el tren de potencia, puede iniciar el helicóptero en el modo normal, poner la velocidad de la cabeza lentamente hasta llegar a punto medio y luego cambie el interruptor SW-B (inactiva-Up). Antes de intentar esto, usted debe verificar su tono NORM y configuración de ID terreno de juego no están muy lejos en el palo medio. Para probar la diferencia, ajuste el interruptor del regulador de corte (SW-A) para desactivar la alimentación al motor. Coloque la palanca del acelerador a medio palo, y alternar el reposo-hasta el interruptor (SW-B) varias veces la observación de la cantidad de cambio de tono. No debe haber poca diferencia en el movimiento del plato cíclico. El importe total de terreno de juego debe ser baja. Tenga en cuenta que la velocidad de aceleración en vacío-Up es mucho más alto, por lo que la cantidad de empuje producido con este ángulo de paso pequeño se magnifica en comparación con la velocidad más baja de la posición del interruptor normal.

Si tienen la intención de iniciar el helicóptero en 3D (inactivo-Up) el modo, a continuación, utilizar el acelerador Corte SW-un cambio a evitar que el motor de giro (cambio hacia usted). Encienda el helicóptero, establezca el stick de gas sólo por debajo del punto medio (tono ligeramente negativa), y luego darle la vuelta al SW-Un interruptor (Throttle Cut) a la normalidad. Este procedimiento se coloque el paso de las palas hasta justo debajo de cero antes de que la energía se aplica. El tono ligeramente negativa empuja el modelo en los patines de aterrizaje se pegue al suelo reduciendo así la cantidad de spin cola en la puesta en marcha.

Para reducir al mínimo el estrés de la puesta en marcha, ya sea en Normal o inactivo-Up modo, usted debe utilizar un CES que soporta una lenta puesta en marcha característica. El Alinear y el Castillo de modelos Creaciones CES utilizar una función rampa muy lenta para eliminar virtualmente la puesta en marcha de estrés tanto en los componentes mecánicos y electrónicos. Si usted tiene uno de estos modelos avanzados de ESC, puede configurar el CES para bloquear la lentitud de la puesta en marcha de modo una vez que el motor alcanza la velocidad de funcionamiento. El bloqueo impide que el CES de forma accidental en reposición lenta puesta en marcha durante el vuelo en caso de que haya una interferencia electrónica o el acelerador de corte se aplicó como parte de un truco. Si el Comité no tiene la capacidad de bloqueo de este valor, entonces la investigación el tiempo que el acelerador se puede ajustar a cero antes de volver a los brazos de la CES, la función de lento inicio. Este será también información importante para saber si la práctica de "rotación automática" desembarques, como el uso del acelerador demasiado largo puede matar de comprometerse a un aterrizaje en potencia.

* Nota - algunos fabricantes CES tiene un dispositivo de seguridad integrado que evitará que el motor arranque en modo 3D.

* Nota de seguridad - NUNCA se pare cerca de un helicóptero durante el arranque del motor en modo Normal o 3D.

Nota: La Norma / inactivo hasta el interruptor simple configuración de los canjes entre el gas disponible y curvas de tono.El significado más exacto de este parámetro es del acelerador-Pitch-Curve # 1 y acelerador-Pitch-Curva N ° 2. Con esto en mente, usted puede programar cada conjunto de curvas, y la prueba de cada uno en el campo para experimentar con la forma en cada curva se comporta. Por ejemplo, puede establecer tanto NI y el paso de identificación de las curvas de la misma, y sólo cambiar la curva de aceleración de identificación para ser un poco diferente de la curva de aceleración NI. Cambio de SW-B le permite experimentar con los distintos ajustes. Esta es una excelente manera de comparar las posibles nuevas curvas, y elegir los valores que funcionan mejor para su modelo y su nivel de habilidad.

La configuración T6 utiliza una representación gráfica de las curvas de aceleración y de tono. La gráfica de la curva de aceleración puede ser confuso. Ep0 representa palo izquierdo, y EP4 representa palo plena aceleración superior.

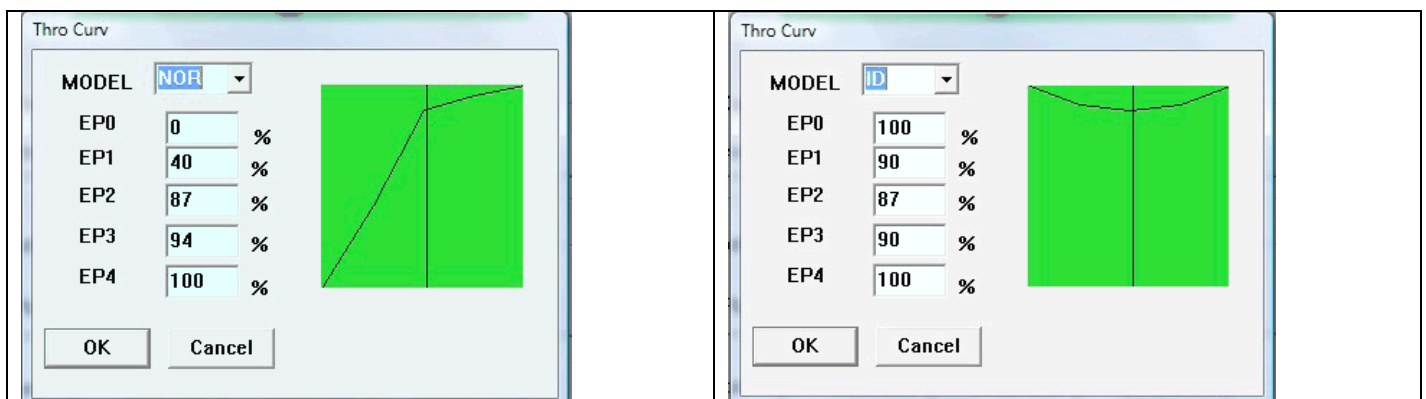


Fig. 20

La línea vertical es el acelerador de la radio. Mueva el palo y observar el movimiento de línea vertical a través de la gráfica. En los gráficos por encima de la curva, el acelerador punto medio es del 87% para el modo Normal y el modo de espera hasta (Fig. 20). Con la configuración de las curvas de esta manera, el SW (B) el interruptor no tendrá un efecto dramático cuando se activa o desactiva el acelerador punto medio.

* Nota - Algunos pilotos recomendar un [NI] curva de aceleración como 0,70,80,90,100 para reducir girar la cola a medida que baja la palanca del acelerador. Sé que los pilotos que utilizan una curva recta con todos

los puntos de ajuste al 100%. NO utilice esta configuración de aceleración de alta hasta después de que ha instalado el servo de cola y giro.

Página 49

* Nota de seguridad - Cualquiera que sea el acelerador opciones que utiliza, Nunca conectar la alimentación al helicóptero sin el transmisor encendido, y el interruptor de corte del acelerador activado. Cuando esté listo para volar, un paso atrás desde el helicóptero, y en el modo ni a la izquierda palo es todo el camino, o si en el modo de identificación de establecer el joystick izquierdo para el punto medio. Apague el interruptor de corte del acelerador en off. El modo de inicio del CES (muy suave) suavemente girar el motor.

Ahora que la configuración del acelerador partido, volvamos a las curvas de tono y modificarlos para que coincida con el acelerador punto medio.

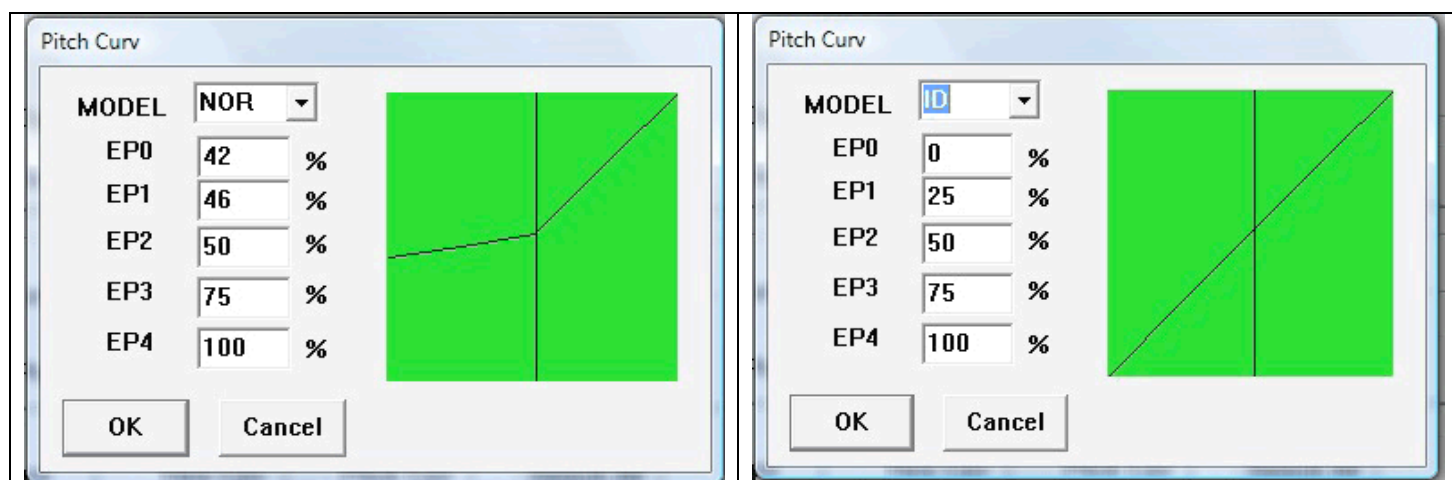


Fig. 21

El NOR (normal) la curva de paso (fig. 21) ha sido alterado de manera que mantiene el 50% o cero de tono hasta llegar a su velocidad media. EP2 en ambos NOR y modos de identificación son los mismos. Esto, junto con las curvas de aceleración alterado proporcionará una transición sin problemas de Normal a 3D modos en mediados de palo.

* Nota - con estos ajustes, el motor va a correr a una velocidad muy alta, tanto en modo normal y 3D. Esto puede ser intimidante al principio. Con la mayor velocidad, el helicóptero va a reaccionar a tono de entrada con más respuesta.

* Nota - La curva de tono, ni superior es sólo un ejemplo de hacer coincidir el acelerador punto medio entre los modos normal y 3D. Normalmente, la curva de NI debe proporcionar algún tono negativo por debajo de aceleración intermedia. El tono negativo tiene varias ventajas. Asimismo, mantendrá la cola gire demasiado en la puesta en marcha debido a la fuerza hacia abajo en los patines de aterrizaje, y habrá ocasiones en las que paso negativo que ayuden al piloto a los mandos en condiciones de viento, permitiendo al piloto hasta la lucha contra corrientes de aire.

Configuración Dual Rate

Definición: Proporciona dos seleccionables "tasa de respuesta a la entrada Rate" configuración.

Durante la configuración inicial, se les dijo que definir los campos Dual Rate al 100% para no tener más de una variable relacionada con el control-a la traducción-actuador. Usted puede dejar a todos en 100, o puede reducir los valores para suavizar el efecto de movimiento palo.

Página 50

La mayoría de los radios de 6 canales tienen una función llamada "exponencial" (cariñosamente llamado EXPO de Clubes RC) que reducirá la capacidad de respuesta del servo en el área alrededor de la posición central palo. Esta característica proporciona una transición (suave) a partir de la entrada del usuario al servo de respuesta sin afectar la respuesta precisa que desee en los extremos del recorrido del stick. Por desgracia, la mosca del cielo CT6-Un transmisor no es compatible con la función de la EXPO. La función Dual Rate admite la funcionalidad similar a la función de la EXPO, con la excepción de la Tasa de doble efecto de los valores de la gama completa de recorrido del stick en lugar de a la vuelta de la zona neutral palo.

RD no es libre. Esta radio sólo admite dos interruptores. Ambos software de control de los interruptores en la radio y no transmiten nada al receptor. Para utilizar la característica de República Dominicana, debe decidir cuál de los interruptores funcionalidad que está dispuesto a darse por vencido. El interruptor del acelerador Corte es una cuestión de seguridad, por lo que sólo se queda con el reposo, hasta el interruptor de selección de modo DR.

Ahora que usted ha pasado algún tiempo rondando, y han experimentado su respuesta al palo de entrada, es posible que desee ajustar la sensibilidad del movimiento de mantenerse dentro de su propio nivel de comodidad. Lo ideal es tener un sentido del músculo de la memoria de lo lejos que nunca se necesita para impulsar los palos durante el aterrizaje, y se puede observar lo que el nivel de barras de desplazamiento en T6config pasar a menos que la posición de palo. Esto debe darle una idea de cuál es el porcentaje a reducir la respuesta. Hemos encontrado alrededor de 75% es todavía controlable con buena respuesta a aterrizar con viento, pero es posible que desee el helicóptero muy precisa y, en consecuencia dar aún más extremo-control. Tenga cuidado cuanto menos se mueve en helicóptero por unidad de movimiento de palo, menos se puede decir para mover el palo completo. A continuación tasa de alrededor del 60%, el helicóptero puede ser demasiado lento para contrarrestar los vientos de forma fiable o corregir otros efectos, y usted podría perder el control.

Usted puede preguntarse por qué tienen cuatro servos física operado por cinco canales de radio ... y sólo tres campos para Dual Rate. Esto se debe a Dual Rate es una de las entradas de control único que ignora y funciona al margen de saber nada acerca de CCPM mezcla, y en su lugar opera en la radio entre el palo y pre-mezclador. Esto significa que estamos entrando en la sensibilidad de eje X (aleros) y ejeY respectivamente (ascensor) en el palo derecho, y el eje X (timón) en el palo izquierdo, y no nos importa cómo la CCPM servos realmente lograr el control . Los canales 1 y 2 que su sensibilidad cíclica, y el canal 4 de respuesta del timón setsthe. Ninguno de estos campos tienen que coincidir, si no deseas que incluso la capacidad de respuesta, pero en general, mantener al menos CH1 y CH2 valores de la misma. En su lugar, puede querer ser capaz de levantar o inclinar el nodo con ascensor (CH2) mucho más difícil de lo que deriva a la izquierda y derecha con los aleros. Si lo desea, para frenar la cola de piruetas rápido cada vez que intenta activar un poco. Tenga en cuenta que este ajuste no debe tener ningún efecto sobre la capacidad de giro para evitar la rotación no deseada, como puede funcionar el servo tan duro como le plazca sin su entrada de control, hasta que los propios "límites" ajuste - usted suprime su máxima propia entradas de control mientras está activado, pero el helicóptero sigue siendo capaz de volar tan agresiva en el instante de apagar Dual Rate y permitir que la radio para dar órdenes a todo magnitud.

Los valores de ON y OFF se relacionan directamente con el interruptor asignado ON y ajuste OFF.

SEGURIDAD

Cada manual que se asocia con una lesión mecanismo capaz o producir daños a la propiedad y debe proporcionar una sección de guía de seguridad. Un helicóptero de RC no es un juguete. Incluso el modelo más pequeño puede causar la pérdida de un ojo o algo peor. Las siguientes pautas deben seguirse estrictamente:

Página 51

Mecánica de seguridad

Debido a que el helicóptero tiene muchas partes móviles que viajan a muy alta velocidad, siempre realice comprobaciones previas.

Agarra las cuchillas principales y verificar las garras hoja están conectados correctamente. Si uno de los tornillos que sujetan la hoja de agarre en el eje calado encaje, tiras, o simplemente afloja, las hojas se convertirán en proyectiles letales.

Compruebe todos los enlaces de conexión están correctamente montados en las bolas enlace. Compruebe que no tienen movimiento descuidado, y que están bien ajustados. Quitar un vínculo de vuelo puede rápidamente en cascada en una lesión, y sin duda hará que el modelo de accidente.

Pernos de soporte de la hoja principal no están demasiado ajustadas, y no demasiado suelto. Que debe ser ajustado en las garras de la cuchilla. Usted debe ser capaz de mover las palas sin fuerza.

Tome un destornillador o cualquier herramienta es necesaria para comprobar todo el hardware, especialmente en los montajes de la cabeza y la cola. Esto no hay que hacer todos los pre-vuelo, pero como mínimo, cada diez pilas. Cada tres baterías en un nuevo helicóptero (como mínimo).

hojas de cola se puede consultar en la misma forma que las cuchillas principales. Verifique las garras están apretadas en el centro de la cola. Inspeccione la correa desgastada. hojas de cola debe moverse dentro de las garras de la cuchilla con un solo movimiento del dedo. Un estricto control hoja de cola generará vibraciones, y flotando cola.

Encendido / Puesta en marcha de Seguridad

La primera vez que encienda un helicóptero recién construido, o incluso una RTF, es muy recomendable que retire las cuchillas principales. Coloque el helicóptero en un banco de pruebas o pesan los patines para que el helicóptero no se moverá. Prueba de la dirección y el funcionamiento del interruptor del acelerador Cut Off. Prueba de la dirección de las cuchillas principales (CW debe mirar hacia abajo en el helicóptero). Si el rotor gira la dirección equivocada, invertir dos de las bobinas del motor principal. Pruebe el interruptor de espera hasta comprobar en qué dirección está inactivo hasta (alta velocidad).

Siempre encienda la radio en primer lugar. Nunca encienda el helicóptero sin estar en la radio, y dentro de la distancia para enlazar con el receptor. desvío de las señales de radio pueden y van a causar un helicóptero independiente a venir con violencia a la vida en el peor momento posible.

Siempre coloque el interruptor del regulador de corte en ON (evitar que la corriente del motor) antes de conectar la energía al helicóptero antes de abordar el helicóptero. Espere a que el transmisor para inicializar antes de enchufar la alimentación para el helicóptero. Por lo general, de cinco a diez segundos.

Siempre verifique el receptor, ESC y girocompás ha inicializado correctamente antes del vuelo. Por lo general, el CES emitirá una serie de sonidos (el más común es una señal de señal de tres). El girocompás normalmente tiene un LED (Light Emitting Diode) que mostrará una luz fija para indicar que ha iniciado en la cabeza el modo de espera. El receptor tendrá una luz constante. Si se utiliza un receptor de satélite, por lo general también tiene un LED para mostrar que está enlazado al transmisor.

Espere a que el giroscopio para obtener el control del servo de cola. Esto ocurre generalmente dentro de los siete segundos después de que el giroscopio LED tiene una luz fija. No mueva el helicóptero durante esta fase de inicialización. No fuerce la situación. Si el helicóptero no se inicializa correctamente, desconecte y vuelva a empezar.

Página 52

Nunca apague la radio, mientras que el helicóptero está enchufado Gire el interruptor del regulador de corte antes de abordar el helicóptero, corte la energía del helicóptero, a continuación, apague la radio.

Nota: la radio debe ser por lo menos dos pies de distancia desde el helicóptero al conectar la batería y durante la inicialización. distancia más es mejor.

Volando de seguridad

Academia de modelo Aeronáutica - AMA ha publicado directrices de seguridad para los modelos de vuelo controlado a distancia en <http://www.modelaircraft.org/files/105.pdf>

Es en su mejor interés de revisar estas normas de seguridad, incluso si no tienen la intención de convertirse en miembro de AMA. NO TOME LA SEGURIDAD DEL HELICÓPTERO ligera!

Estos no son juguetes. Numerosas personas inocentes han sido heridas de gravedad a causa de los pilotos descuidados y no adoctrinados. (Ver <http://greenmountainrc.org/node/101>)

Lista rápida de Consejos de Seguridad: <http://www.buyrchelicopters.com/helicopter-safety.htm>

Nota: ¿Sabía usted que se le requiere para que su nombre y la dirección fijada en cualquier helicóptero al aire libre? No tener esto es razón suficiente para tener su membresía AMA revoca!

Evite volar un helicóptero al aire libre en espacios reducidos como en su sala de estar. corrientes circulantes son a menudo 10 veces tan ancho como la duración del rotor, por lo que un helicóptero con 12 "hojas (una de 24" span) requeriría un espacio para los pies 20x20 sólo para asomar justo en el centro sin que la propia re-tiro descendente distribuido empujar contra el suelo. A menos que tenga acceso a un local cerrado grandes, se abstenga de intentar volar en interiores de un 450 (o mayor) en helicóptero.

Evite volar el helicóptero en las inmediaciones de otras personas. Ley de Murphy.

Nunca Alguna vez volar su helicóptero cerca de peatones, niños, animales, águilas, halcones, gansos, animales domésticos, su jardín de Porsche, la flor de su vecino de al lado, piscinas, bañeras para pájaros, campos de tiro, o cualquier lugar donde las armas son de fácil acceso.

Asegúrese de que está volando en un entorno RF ambiente. Escuelas, estaciones de bomberos, edificios y servicios de emergencia se conoce el uso de transmisores de alta potencia de la red inalámbrica que fácilmente dominar a la salida de su transmisor de la causa de su helicóptero cara a perder el control.

Minimizar el riesgo de pie en un lugar donde el helicóptero o algún otro avión no encontrará usted un blanco fácil. Sea consciente de sus alrededores. Graneros y los árboles se han sabido para saltar a la derecha en frente de un helicóptero en perfecto estado de vuelo.

Sea amigable RF, incluso en ambientes designados RC-ambiente. Moderno 2,4 transmisores por lo general no se interfieren entre sí, pero la ley de Murphy tiene un capítulo entero dedicado a "no debería haber". Las frecuencias de radio de 27MHz, 36MHz, 72MHz (en realidad, nada MHz) transmisores se interfieren entre sí, y más de uno nunca debe estar encendido menos de 1,5 millas el uno del otro. Estos receptores

MHz de banda también son muy propensos a recibir interferencias, de modo teléfono inalámbrico de su vecino, probablemente puede chocar su helicóptero.

Página 53

Conozca la gama confiable de su transmisor. Tener un compañero de ver su helicóptero mientras usted camina lejos, muy lejos de su punto de despegue que lleva el transmisor y moviendo los servos. Cuando dejen de menear fiable, a mitad de camino a pie hacia atrás y planta una bandera o por lo menos en cuenta que la distancia. Ahora no siempre volar más allá de esa bandera / punto de referencia. Cortadoras de césped que vuelan sin control que llueven sobre su resultado en los niños vecinos incontrolables volando a su casa. , Verificando periódicamente el alcance de su transmisor - lo que funcionó bien a una milla cuando era nuevo al instante pierde la mayor parte de su gama por razones desconocidas. Nota: Algunos transmisores 27MHz sólo son fiables acerca de la medida de lo que usted puede lanzar el helicóptero. Para probar, basta con tirar el helicóptero hasta donde se puede, entonces, si el transmisor funciona, lanzar de nuevo para estar seguro. Continuar tantas veces como sea necesario hasta que el helicóptero deja de funcionar, a continuación, ir a comprar un helicóptero de reemplazo 2.4ghz.

No volar demasiado cerca del suelo, especialmente cuando se invierte. Es mejor para volar 15 pies o más alto (por encima de su cabeza) para que tenga tiempo para recuperarse.

Sea consciente de los alrededores de su propio cuerpo - si usted va a girar para seguir su helicóptero, asegúrese de que usted no está entrando en un agujero de tuza o un regalo de su querido perro que va a distraer su atención mientras el helicóptero se duplica de nuevo a su frente.

Conozca sus limitaciones de visión. En serio. No seas como el abuelo que le diga que puede ver bien. Si usted no puede ver la orientación de su helicóptero con claridad a una distancia determinada, no puede volar con seguridad tan lejos. Obtener vidrios polarizados de color amarillo-, la prescripción si es necesario para ayudar con el contraste y el color en los días sombríos.

Compruebe todos los controles están funcionando correctamente antes de salir de la tierra.

- Cola Slider no es vinculante.
- La barra de control de la cola no se dobla bajo una carga servo.
- girocompás se inicializa y funciona correctamente. mueve la cola deslizador en la dirección correcta cuando el helicóptero se gira a mano.
- Todos los servos son saludables (nunca volar un servo que tiene algún diente pelado).
- Antes de salir de la tierra, el aumento del acelerador para obtener la luz de helicóptero en los patines. Pon a prueba tu derecha ya la izquierda del desvío de control (helicóptero debe inclinarse hacia la izquierda y la derecha en los patines). Pon a prueba tu avance y retroceso de control. Prueba de que su cola responde en la dirección correcta. Párese detrás y ligeramente a un lado (no directamente detrás del helicóptero), y levante. El helicóptero lo desea, puede deslizarse hacia la izquierda debido al efecto de lavado del suelo. Lean de nuevo hacia la derecha un poco y continuar el ascenso. Un helicóptero 450 se efectuarán a través de lavado del suelo por hasta tres pies por encima del suelo. La superficie del suelo también afecta la cantidad de lavado de suelo.
- No vuele si los controles no están reaccionando correctamente.
- Pase el ratón a cinco o seis pies antes de intentar ajustar las piezas especiales. Añada a la orientación del helicóptero. Ajuste ajustes para mantener el helicóptero en un solo lugar con el eje principal hacia arriba y hacia abajo. Una vez que el aumento de sintonía experiencia, usted debería ser capaz de obtener el helicóptero para mantener un vuelo estacionario a manos de dos o más segundos.

* Advertencia - una vez que el helicóptero que finamente sintonizado, no te pongas los dedos perezosos.

Es fácil a la zona cuando vuela tan fácil. Es entonces cuando el desastre puede llegar, como una ráfaga de viento viene de la nada y que no estaban listos.

Página 54

Seguridad de las baterías

De litio-polímero - (Li Po) es actualmente el batería más popular utilizado en los aviones RC. La cantidad de energía que almacenan es impresionante. Si se maneja correctamente, que le servirá más de 300 ciclos de recarga.

La mayoría de las baterías son peligrosos. baterías de polímero de litio (Li-Po) son especialmente peligrosas cuando se abusa. Son sensibles al calor, así que nunca deje la batería de Li Po, en la luz solar directa durante períodos prolongados de tiempo. Si usted toma un arsenal de pilas en el campo de vuelo, los saca de su vehículo, o usted puede encontrarse caminando a casa después del asado del coche.

Una vez que han sido testigos del potencial inflamable y explosiva de estas baterías, usted ganará un nuevo nivel de respeto de esta planta poco poder.

<http://www.youtube.com/watch?v=-DcpANRFrI4&feature=related>

<http://www.youtube.com/watch?v=37w8nzgcr9c&feature=related>

Compre un juego de bolsas de LiPo, y mantenerlos en las bolsas cuando no están en el helicóptero. Sobre todo cuando la carga de la batería. Son más susceptibles de explosión durante la recarga. Designar una zona de carga (preferiblemente fuera). Asegúrese de que no hay nada inflamable en la zona de carga. Si usted no tiene una bolsa de Li-Po, obtener una maceta de cerámica que tiene una tapa de cerámica. Cuelgan de la batería dentro de la maceta, y baje suavemente la tapa de cerámica en la apertura, para que no dañe los cables de la batería (se puede utilizar un poco de cerámica para destripar las muescas en la tapa de los cables).

Nunca utilice un paquete de batería de hasta inflado. Es hinchado, porque era demasiado alta o demasiado recargada que resulta en más de la calefacción y los laminados comienzan a separarse. El sobrecalentamiento por lo general se produce porque se utiliza cerca o por debajo de 3.1V por voltaje mínimo de la celda, o se le ha encargado más de allá de 4.2v por número de celda de máxima tensión o utilizados en una aplicación que llama a una C mayor (actual) Valoración de la batería podía manejar. Una vez que la batería se ha "inflado", el daño interno que se ha hecho. La batería puede reducirse de nuevo a su tamaño original, pero ya no es seguro de usar porque las láminas internas se han dañado y suponen un grave fuera del fuego azul en cualquier momento. La reacción química lleva tiempo, pero una vez que está en camino, rápidamente pueden convertirse en incendios químicos totalmente funcional.

Tiempo de tu vuelo. La mayoría de las radios modernas han construido en los contadores de tiempo para este propósito. El objetivo es conseguir que nunca se agota la batería hasta el punto en el CES comienza a cerrar. Menos es mejor. Es mejor para volar durante 5 minutos a la vez, y que la batería dure por años, en lugar de volar sobre ella, y acabar con él en un par de meses (o menos).

* Nota - la curva de aceleración contribuye directamente a la cantidad de tiempo que puede volar. Una velocidad más alta, significa que la batería está agotando rápidamente.

Balance de la batería al menos cada cinco descargas. cargadores modernos utilizan los cables de la batería principal fuente de alimentación de recarga, y un conector con 4 o más cables (llamado el tapón de equilibrio) para supervisar el progreso de equilibrio. Si una célula es menor que los otros, el cargador detiene la carga a través de los cables principales, y se aplica la carga (a través del tapón de equilibrio) a la

célula que necesitan para ponerse al día hasta que esté con los demás, a continuación, vuelve a plena carga hasta que uno de las células de nuevo caer por debajo de los demás. Bajo costo de los cargadores de baterías o sólo usar el tapón de equilibrio para cargar la batería, o sólo los cables principales. Si usted tiene un cargador de final de batería baja, hazte un gran favor y comprar un verdadero cargador de la batería LiPo (Les recomiendo el cargador Tormenta AC6).

Página 55

Si accidente del helicóptero. Retire la batería y déjelo a un lado durante 15 minutos. Si no lo hace explotar o soplo en esa cantidad de tiempo, puede retornar al servicio. Seguir controlando la batería de cerca la próxima vez que se carga - curiosamente, puede a menudo de forma más segura de descarga de una batería de recarga.

Nunca se deshaga de una batería LiPo con la basura común. Sumergirlo en una solución de agua con sal durante 7 días, entonces puede ser desechado de forma segura.

Nunca deje una batería de carga sin vigilancia. Sé de una historia donde se quedó la batería sin atención durante 15 minutos en el garaje mientras que el propietario entró en la casa para conseguir algo. La explosión de la batería en llamas, y arde a otros envases inflamables en el garaje, y perdió toda la casa. incendios químicos son difíciles de llevar a cabo.

Nunca cargue una batería caliente. Es tentador para enchufarlo de nuevo justo después de su vuelo, pero le dan un descanso hasta que se enfría a temperatura ambiente. No seas impaciente, espera a que se enfríe antes de comenzar una recarga. Suplente volando por baterías que vuelan sesión. Número o etiqueta de las pilas, y el uso de ellos y cargarlos en el mismo orden.

Las baterías no deben calentarse durante la carga. Si lo hacen, desenchufe inmediatamente el cargador. No la mueva hasta que vuelva a la temperatura ambiente. Si usted ve la batería comienza a inflarse o humo, es un fuego inminente.

Una batería completamente cargada tiene LiPo 4,2 voltios por celda. Si estás utilizando un 3S LiPo, tendrá una carga completa de 12,6 voltios.

* Nota - Compra un cargador de batería en buen estado. Los cargadores baratos que vienen con modelos RTF son inadecuados para este hobby. Un cargador buen equilibrio ha construido en características de seguridad, y la batería superior, el seguimiento y la capacidad de carga. Sus baterías duran cientos de ciclos cuando se usa un cargador bueno. Fácilmente se pagará por sí mismo. Estos cargadores mejor también puede cargar su mayor seguridad / "más alto C" pilas más rápido que los cargadores más conservador.

Resumen

Este documento no fue mucho en la configuración de mezcla que no sea la creación del canal 5 a VR (B) de conexión. Considero que otros de mezcla para ser más avanzado que se necesita para este artículo y en general de vuelo.

Asimismo, no entró en detalles de la configuración de DR. Con el nivel de calidad en los controles de radio FS-CT6A, prefiero mantener la configuración de DR y el 100% como yo prefiero tener el control nítidas como puedo obtener de esta radio.

Espero que este documento ha sido de ayuda a la comunidad RC helicóptero. Ojalá este estaba disponible cuando yo empecé.

Glosario de términos

3D / inactivo hasta

Acelerador y el ajuste de la curva de tono que proporciona una mayor velocidad del motor, y toda la gama Plus y de tono negativo.

Página 56

Alerón

Este término se originó a partir de las aeronaves de ala fija.

Alerones son superficies de control con bisagras unida al borde posterior del ala de un avión de ala fija. Los alerones se usan para controlar el avión en rodillo. Los dos alerones suelen ser interconectados de modo que uno se cae cuando el otro sube: los aumentos de los alerones hacia abajo va el ascensor en el ala, mientras que el alerón yendo reduce la elevación de su brazo, produciendo un momento de rodar sobre el eje longitudinal de la aeronave [. 1] El alerón la palabra francesa para "Little Wing". - WIKIPEDIA

Para la aplicación del helicóptero que realiza la misma función que la aeronave de ala fija, ya que creará más elevación en un lado del helicóptero, y menos de elevación en el lado opuesto. Esto se logra mediante la inducción de paso de las palas positivo en un lado, y el tono negativo en el otro lado. Como la hoja rota de un lado del helicóptero hacia el otro lado, que va a cambiar su tono sobre la base de la orientación de la placa de resaca. Considere la posibilidad de este efecto por un momento. Los apretones hoja están cambiando constantemente su ángulo a medida que giran alrededor de la cabeza. En cámara lenta que se vería un efecto lavadora como las empuñaduras cuchilla gire hacia atrás y adelante en el eje de calado, ya que toma un paseo en montaña rusa alrededor de la placa de resaca.

IRA - Asamblea Necesaria para volar

Se trata de un modelo de kit que necesitan ser montados. En realidad, todos los modelos incluyen el Ready To Fly (RFT) requieren que se desmonte y vuelva a montar con Loctite azul antes de volar. Nunca confíes en alguien más para armar su helicóptero a menos que tengan una reputación de confianza. No te fíes de un conjunto desconocido trabajador de línea de fábrica para ensamblar un helicóptero seguro y confiable. Es su inversión, y su propio bienestar físico en situación de riesgo.

Rotación automática

El propósito de la función de rotación automática es permitir que las cuchillas principales y las hojas de cola a seguir girando cuando el motor principal se detiene o se ralentiza. Esta característica permite al piloto un breve período de tiempo a la tierra el helicóptero después de perder el poder principal. Después de perder el poder, el piloto se aplica hasta stick derecho para colocar el helicóptero a un delantero y por la senda de planeo, y continuar el control de tono ligeramente positiva con el stick izquierdo. Demasiado terreno de juego mucho, y las cuchillas se detendrá (más lento) y el helicóptero se caiga de la cielo. Cuando el helicóptero se acerca a la tierra, el piloto realizará una maniobra de enderezamiento tirando de la palanca a la nariz nivel o ligeramente superior, y aplicar palo más a la izquierda (pitch) para establecer suavemente el helicóptero en el suelo.

La rotación automática de manera que se consigue es a través del uso de un camino Una Teniendo instalado entre el engranaje principal y el aparato de auto rotación. El tren de rotación automática es (por lo general la velocidad más baja en el eje principal y se atornilla al eje principal (Jesús Bolt). El único propósito de la marcha principal es conducir el tren de rotación automática a través del cojinete de un solo sentido. Cuando el motor se detiene, también lo hace el engranaje principal, sin embargo el rodamiento unidireccional permite que el equipo de rotación automática para continuar girando.

Correa de transmisión

Helicópteros RC tienen tres sistemas básicos de unidad de la cola.

- Motor eléctrico directamente conectado al final del tubo de cola
- Eje conducido (también llamado tubo de torsión)
- Cinturón impulsado

La cola del rotor accionado por correa usa una correa dentada conectado entre dos poleas que una polea es expulsado de un engranaje de giro automático accionado por el motor principal, y la polea de cola impulsada y el eje que conecta con el ensamblaje de la cola de control de palas de los rotores de tono.

Página 57

La hoja de seguimiento

La acción de dos o más hojas siguientes mutuamente en el camino exactamente el mismo, y en el mismo ángulo de ataque. Muchos factores de seguimiento efecto de la cuchilla.

- Hoja rigidez (las dos hojas deben tener las características de flexión mismo bajo la misma carga)
- Hoja de Balance - cada pala pesa lo mismo, y el peso se distribuye a través de la hoja.
- Individual Hoja de tono en el mismo lugar en el recorrido de la hoja
- Hoja líder del contorno del borde. Una hoja con patatas fritas o el material que falta en el borde de ataque afectará a la aerodinámica de la pala.

Utilice siempre el tipo mismos partidos de las hojas. En otras palabras, no se mezclan diferentes fabricantes hoja. Utilice el mismo número de parte para cada lámina montada en el helicóptero.

Verifique el peso de las hojas de partido con una herramienta de equilibrio de la hoja. Para las grandes hojas (sobre todo superior a 335 mm) asegurar las palas están equilibradas en el mismo lugar entre la empuñadura y la hoja de montaje de la punta de la hoja.

seguimiento de la cuchilla es correcta cuando se ve una sola punta fina de la final de las palas en rotación de alta velocidad de la lámina.

Paso colectivo cíclico de mezcla - CCPM

Helicópteros convencionales modelo de uso de tres servos independientes de manipular la placa oscilante. Uno se utiliza para inclinar el plato cíclico hacia delante y hacia atrás (cíclico longitudinal), la variación del paso de aviones. Otro se utiliza para inclinar el plato cíclico izquierda y derecha (lateral cíclica), variando el rollo. El servo tercera sube y baja toda la placa oscilante, variando el colectivo, y por lo tanto el paso de las palas del rotor. Un sistema de mezcla intermedia mecánica se utiliza para transferir las entradas de control de los servos a la placa oscilante. Esto requiere un complejo sistema de barras de control y palancas, que a menudo contiene muchos rodamientos de bolas.

Para reducir la complejidad mecánica del helicóptero, un sistema de mezclas CCPM las entradas de control utilizando el software (por lo general se ejecutan en el transmisor) y por lo general se utilizan tres servos interdependientes para el control de la placa oscilante, con tres vínculos dispuestos alrededor de la placa oscilante en intervalos de 120 ° (no es una variante que utiliza 140 ° + 140 ° + intervalos de 80 °). Además de menor complejidad mecánica, la servos interdependientes compartir la carga de trabajo. - WIKIPEDIA

Coaxial

El uso común del término coaxial, ya que se aplica al helicóptero RC es en referencia a la configuración de la lámina. Una configuración coaxial utiliza dos sistemas de rotación de las cuchillas en direcciones opuestas. El conjunto inferior de las palas son controlados por un plato cíclico suministro de tono y la velocidad. El conjunto superior de las hojas se utilizan para contrarrestar la fuerza centrífuga de las hojas inferiores, y proporcionan la capacidad de giro. El controlador de un helicóptero coaxial aumentar o disminuir la velocidad del conjunto inferior y superior de las hojas para proporcionar girando sin la necesidad de un timón de cola.

Página 58

Archivo de configuración

Un archivo de 67 bytes binarios utilizados por la radio FS-CT6A para almacenar la configuración de un equipo de medios electrónicos como una unidad de disco duro.

Curva

Una curva es un cálculo matemático SIN entre 3 o más puntos. La radio del helicóptero RC ofrece una serie de aceleración y las curvas de tono sobre la base de 5 o más puntos de referencia. El propósito del cálculo es proporcionar una transición suave entre los puntos de referencia. Las curvas se basan en dos ejes variables. Por ejemplo, la curva de aceleración se representa con un eje vertical de la velocidad del motor y el eje horizontal representa el joystick posición de entrada.

Cíclico

Representa un grupo, mientras que cada miembro del grupo puede afectar a un elemento común. En el helicóptero RC terminología, las referencias cíclicas dos o más servos (generalmente tres) que el control de la placa de resaca. De entrada se envía desde la radio a cada uno de los de los servos en el grupo cíclico a una tasa alta frecuencia al mismo tiempo. Como grupo, los servos de control de la orientación de la placa de resaca que ello afecte a paso de la pala a lo largo de los 360 grados de rotación. El servo de cola no es una parte del grupo cíclico Servo.

DR - Relación de doble control CH1, CH2 tarifas, la respuesta de CH4

Ascensor

Uno de los servos cíclico controla el punto central de la placa de resaca. Este es el plato distribuidor central de vinculación con el eje principal. Ya sea directamente por delante o por detrás del eje principal.

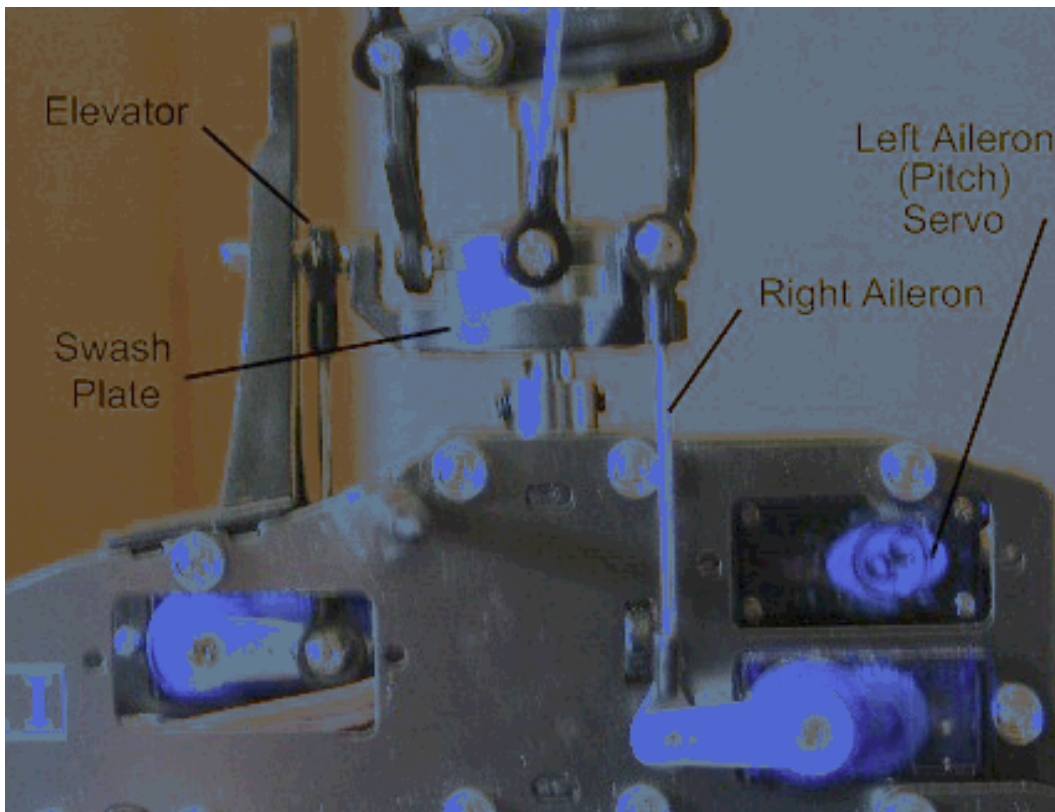


Fig. 22

Página 59

Punto Final

Controles servo Viajes límites. Un servo normal puede viajar -30 grados y 30 grados desde el centro de un total de 60 grados de recorrido. Establecer el valor del punto final se reducen los grados del servo puede viajar.

CES - Regulador electrónico de velocidad

Responsable de la recepción de la señal de aceleración de entrada del receptor, y el control de la corriente al motor. La mayoría de las unidades CES también se han construido en el BEC que suministra una corriente continua de la batería para los receptores y todos los dispositivos conectados al receptor. Si el CES no se han construido en el BEC, el receptor requiere un BEC externa y la batería.

El CES debe ser de un tamaño de acuerdo al motor que va a controlar. Los motores tienen puntuaciones amplificador al igual que el CES. Se aconseja el uso de un CES que tiene un mayor número de AMP que el motor.

El CES puede llegar a ser muy caliente en la operación. Si el aparato se calienta demasiado, puede dañar los componentes y el resultado en la pérdida de todo control del motor y el servo. Si esto ocurre durante el vuelo, el helicóptero se estrellará. Por esta razón, muchos aficionados decidieron utilizar un BEC externo para que puedan mantener el control de servo en el caso de un fallo de ESC.

Helicóptero dispositivos ESC cuentan con una variedad de características. Algunos tiene una conexión y funciones más avanzadas. El CES de base tiene las siguientes características.

- Freno (hace que el motor se detenga rápidamente) Recomendar que se establece en Off para los helicópteros.
- Tipo de pila es detectado automáticamente por todas las modernas unidades de CES. Sin embargo, usted

todavía debe establecer el tipo de batería que está utilizando.

- Corte Tipo - controla lo que el CES se hace cuando se llega al poder de batería baja. Por Los helicópteros, que desea utilizar la opción de corte suave. Esto hará que el ESC para reducir la potencia al motor con suavidad, ya que alcanza un nivel de batería baja potencia. Usted se dará cuenta que se necesita más entrada de mando del acelerador para mantener el vuelo. Rápidamente la tierra el helicóptero en estas condiciones. Determinar la cantidad de tiempo que han estado volando, y en el futuro, no tratar de llegar a esta condición mediante el control de su tiempo de vuelo.

- Modo de inicio - controla la velocidad con el motor girará a partir de un punto muerto. Para los modelos de helicópteros, seleccione el ajuste más suave posible.

- Modo de Tiempo - se basa en el motor. Normalmente, el ajuste de baja se utiliza para los motores eléctricos de hoy, sin embargo, un mejor rendimiento se puede lograr utilizando el calendario para su motor. Compruebe con el fabricante del motor para el momento correcto de usar.

* Nota - muchos dispositivos ESC se han dañado con el tiempo medio de ajuste con el motor mal. Utilice sólo el tiempo medio si su motor especifica su uso. El tiempo es similar a un distribuidor de coches. Se excitan las bobinas correcta en el orden correcto en el momento adecuado. Consulte con el fabricante del motor para el momento correcto.

- Gobernador modo limita la cantidad máxima de energía enviada al motor. Normalmente esta opción está desactivada.

Página 60

Calado del eje y Amortiguadores

También se llama el eje horizontal. Los apretones Blade conectar con el eje de paso. El eje de calado se ejecuta a través del jefe principal y se encuentra en el interior de amortiguadores de goma (en algún momento estos son O-rings). Los amortiguadores vienen en diferentes índices de dureza. El amortiguador suave es el más común para el parque general que vuela y volando 3D moderada. amortiguadores más duros se utilizan para vuelos 3D extrema. Los amortiguadores deben ser engrasados para evitar irritar, y la eventual fracaso. amortiguadores suaves transmiten menos tensión y vibraciones en el eje principal y otros componentes de la cabeza.

De paso fijo

Un helicóptero es etiquetado como un paso fijo (FP) cuando el modelo de paso de las palas se establece en un ángulo predeterminado y la velocidad del rotor determina la cantidad de ascensor. Cuanto más rápido las hojas de viaje del ascensor más. La mayoría de FP dirección de control de los modelos (guiñada y adelante / atrás) por la inclinación de los soportes de las aspas para que uno de borde de ataque de la pala bajará hacia abajo, y el otro se hundirá por causar menos levante, por un lado, y la mayor elevación en el lado opuesto.

Mosca Bar

La Mosca Bar en la Campana y montaje Heller cabeza es una parte integral del control de paso. No trate de volar su helicóptero sin la barra de volar adjunto y ajustado correctamente.

El plato cíclico no controla directamente el paso de las palas principales. En cambio, el plato cíclico controla la mosca brazos barra de control, y volar barra de transporte. La barra de la mosca es un dispositivo de cancelación. Se frena la reacción de la entrada de la placa oscilante para suavizar la solicitud de entrada. La barra de mosca intentará mantener su dirección actual de los viajes. Cuando la entrada se aplica

comenzará a ajustarse a la posición deseada de tal modo suave el cambio. El peso más que se añade a los extremos de la barra de resultado de la marcha más suave (o menos sensible) la transición de la entrada de control. Medida que avanza el piloto de su nivel de habilidad y quieren trabajar en la más extrema 3D maniobras, que se moverá el peso más cercano al eje principal, o eliminarlos por completo. Vuela paletas bar están clasificados en el peso. El piloto de Extreme 3D usará peso muy ligero y mosca de bar paletas rígidas, tales como fibra de carbono versiones. El objetivo es eliminar tanto peso como sea posible (con un límite) para el vuelo 3D extremo.

La configuración de barra de la mosca es correcta cuando:

- Las paletas son del mismo tamaño y peso, con la misma longitud y contorno del borde de ataque.
- Si es exactamente la misma distancia del eje principal.
- Los pesos son los mismos, y se coloca exactamente a la misma distancia del eje principal.
- La barra de mosca se mueve libremente hacia arriba y hacia abajo. bolas de Enlace con demasiada resistencia obstaculicen la realización del montaje de la barra volar. Si están demasiado apretados, utilice un bolillo enlace para eliminar las fresas y el exceso de material de la toma de pelota de plástico para proporcionar el movimiento de la barra libre de mosca.

Página 61

Ganancia

El girocompás utiliza una ganancia de tensión para aumentar o reducir la sensibilidad del giróscopo al movimiento lateral de cabeza afirmado modo. Demasiada ganancia dará lugar a la cola rápidamente moviendo de lado a lado. Muy poca ganancia y la cola se menea lentamente de lado a lado, o salirse del Jefe modo de espera. La regla de oro es para ajustar la ganancia hasta obtener una menear la cola rápida, a continuación, reducir la ganancia hasta que se detenga moviendo a continuación, reducir la ganancia de un 5 ~ 10%.

Girocompás

Un dispositivo que se coloca entre la entrada del receptor y el servo de cola. Su propósito es ayudar al piloto en el mantenimiento de una posición de la cola en vuelo estacionario. En sosteniendo la cabeza de modo, el giroscopio se recuerde su pasado "para no" posición de entrada, y el intento de llevar la cola de nuevo a esa posición si algo como el viento tiene causa la cola para moverse fuera de posición.

El modo de tasa es similar a HH modo en que se lucha contra las fuerzas externas como el viento, y tratar de mantener la cola en una posición. modo de Tarifa no tiene la posición anterior memorizada y sólo se realice el ajuste servo basado en la cantidad de movimiento detectado fuerza externa. Después de la lucha contra el movimiento de fuerza externa, el modo de tasa se devuelva el servo en su posición central (servo) que no puede ser la posición de la cola original.

Usted puede determinar si el giro es en el modo HH moviendo la cola, y el regulador de la cola se moverá a un lado compensar, y se mantendrá en esa posición hasta que la cola se vuelve a la posición original. En el modo de Tarifa, te darás cuenta de la corredera se mueve la cola para compensar, pero una vez que deje de moverse la cola, regresará al centro a pesar de que la cola no está de vuelta en su posición original.

Jesús Bolt

Hay dos tornillos de Jesús en un eje principal. Uno en la parte superior y uno en la parte inferior. El perno superior tiene en el conjunto de la cabeza, y el tornillo de la parte inferior contiene el conjunto de engranajes. El término "perno de Jesús" vino de las últimas palabras pronunciadas por el piloto antes de que el helicóptero cayó debido a una falla del perno Jesús.

Levante

Si el fluido es el aire, la fuerza se llama fuerza aerodinámica. Una superficie de sustentación es una forma aerodinámica que es capaz de generar levantar mucho más que arrastrar [2] elevación aerodinámica se ha asociado con el ala de un avión de ala fija, aunque levante también se genera por las hélices;. Rotores del helicóptero, timones, velas y quillas de barcos de vela, hidroplanos, alas en los coches de carreras de autos, turbinas eólicas y otros objetos simplificados. Mientras significados comunes de la palabra "levantar" sugieren que la elevación se opone a la gravedad, la elevación puede ser en cualquier dirección. Cuando un avión está volando recto y nivelado (cruce), la mayoría [3] del ascensor se opone a la gravedad. Sin embargo, cuando un avión está ascendiendo, descendiendo, o bancarios, en un giro, por ejemplo, el ascensor está inclinado con respecto a la vertical. [4] Levante también puede ser totalmente a la baja en algunas maniobras acrobáticas, o en el ala en una carrera coche. En este último caso, la carga aerodinámica término se utiliza a menudo. Levante también puede ser horizontal, por ejemplo, en una vela en un velero de objetos.

Los objetos no racionalizado como son los organismos farol y las placas (no en paralelo al flujo) también puede generar la elevación cuando se mueve en relación con el líquido. Esta elevación puede ser constante, o puede oscilar debido a la formación de remolinos. La interacción de la flexibilidad del objeto con la formación de remolinos puede aumentar los efectos de las fluctuaciones de elevación y causar vibraciones inducidas por vórtices. - WIKIPEDIA

Página 62

En términos simples el borde de la lámina de aire (la hoja) se contornea para producir una pequeña cantidad de arrastre sobre la hoja como lo que está ocurriendo debajo de la cuchilla. Esto hace que la hoja tiene más presión por parte de la hoja. Como la hoja cambia su ángulo de ataque (Pitch) aumenta la presión en la hoja haciendo que la hoja de alejarse de esa presión. Un paso de las palas positivo producirá una mayor presión en la parte inferior de la hoja de elevación hacia arriba el helicóptero.

Locktite

Un compuesto químico que se adhiere al material es se aplica a llenar el espacio sin tensión entre los hilos de un tornillo. El relleno del espacio de hilos, reduce el potencial de las vibraciones para liberar la tensión del resorte de los hilos de tal modo manteniendo el par original aplicado a las roscas.

Se recomienda utilizar el compuesto azul Locktite en todos los tornillos de metal a metal.

Azul Locktite tiene una tolerancia al calor inferior Roja Locktite. Esto permite a los aficionados a utilizar una pequeña cantidad de calor en un tornillo tratados con azul Locktite para romper la capacidad de unión del compuesto y extraer el tornillo.

El uso de un soldador de 10 ~ 15 segundos en el área de tensión del hilo es suficiente para descomponer el compuesto y permitir la extracción de tornillos.

* Nota - Nunca deje Locktite entrar en contacto con las piezas de plástico. El compuesto se debilitará el plástico, ya que los bonos. Locktite puede también cicatriz materiales de fibra de carbono si se permite que los bonos y se endurecen en el material de fibra de carbono.

Eje principal

El eje vertical que se conecta a un equipo de la unidad en un extremo, y el conjunto del cabezal giratorio en el otro extremo. ejes principales se pueden comprar en las densidades de metales diferentes. Los ejes más difícil por lo general tienen una composición de carbono más altos, y son más pesados. ejes principales suave curva más fácil que los ejes más difícil. Los ejes más flexibles no tanto como el eje blanda, por lo tanto los ejes más difícil dar vuelta la cabeza muy preciso. El lado negativo de los ejes más difícil es que pesan más y son menos tolerantes en un accidente.

Algunos aficionados creen que es mejor utilizar un eje principal suave y deje que se curva en un accidente y, posiblemente, salvar a otros componentes más caros.

Mezcla

Ofrece la posibilidad de asignar un interruptor u otro canal de entrada para influir en la señal de otro canal. Normalmente se usa en la radio FS-CT6A para asignar el Gyro ganancia VR (B) de línea de canal 5.

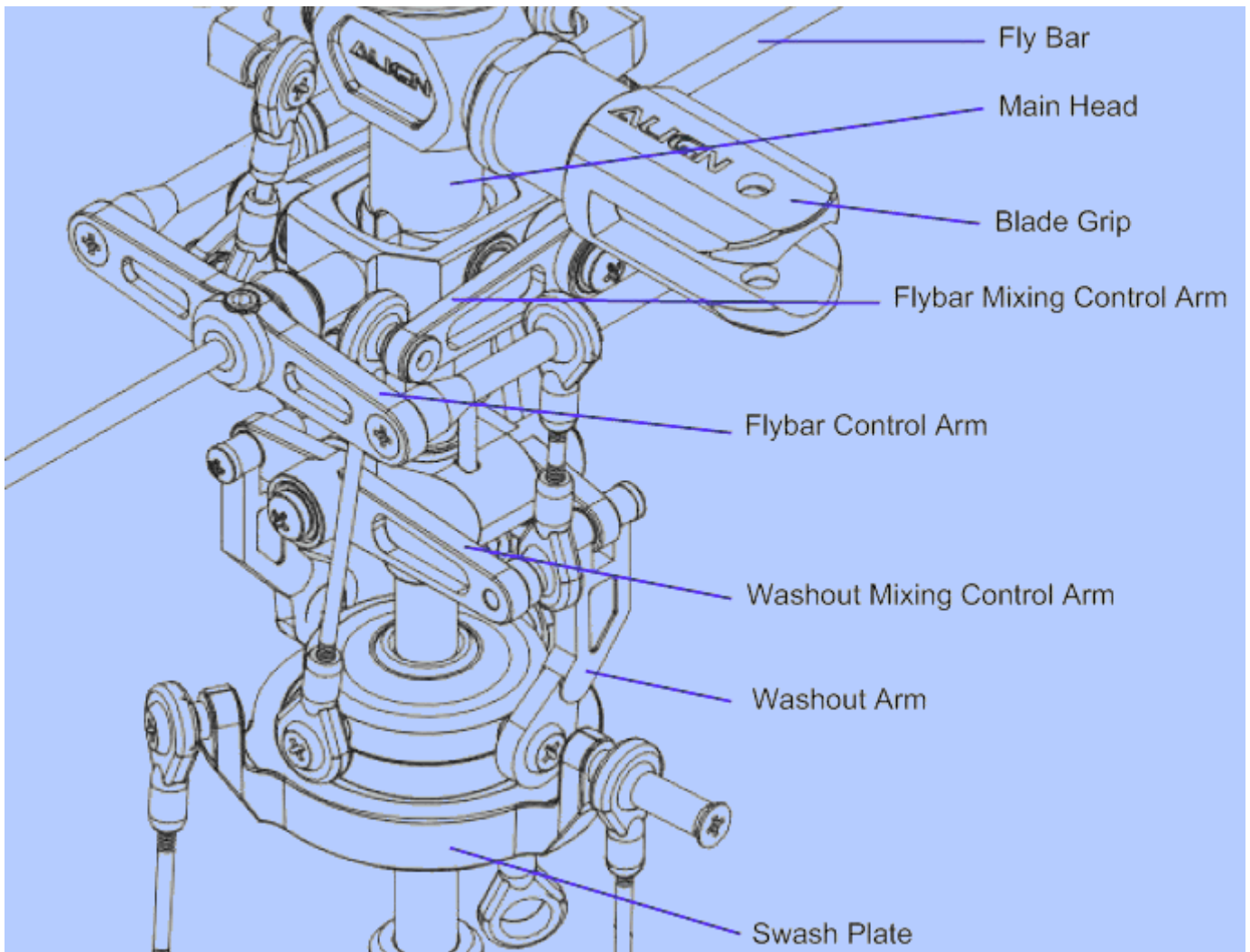


Fig. 23

Mezcla de Control de Armas

Hay cuatro controles del brazo de mezcla en una configuración de Bell Heller (Fig. 23). Los dos en la parte inferior de entrada traducir resaca placa a través de los brazos de lavado de los brazos de lavado de mezcla de control para volar a continuación, la barra de control de armas que girar la barra de mosca de tono de paddle.

El conjunto superior de los brazos de mezcla traducir la entrada de resaca placa a través de enlaces de largo para volar la barra de mezcla de control de armas que luego se conecta a las empuñaduras principal de la Cuchilla.

Campo

El ángulo de borde de ataque de una lámina de aire (la hoja). Neutral o terreno de juego a cero no proporciona capacidad de elevación.

A medida que aumenta el ángulo de tono, la presión de aire en un lado de las subidas de la lámina de superficie para producir elevación (véase el Levante arriba) o el movimiento lateral (para hojas de cola).

Curva de afinación

Una curva de tono es un conjunto de 5 o más puntos de medición a la misma distancia para el recorrido completo del dispositivo de entrada (el joystick). La Radio calcular la intensidad de la señal entre cada punto de referencia.

Medidor de tono

Una herramienta utilizada para medir el ángulo de la hoja de un nivel de referencia (la barra de la mosca).

Radio enlace

El proceso de conectar la señal de identificación por radio con el receptor en aplicaciones inalámbricas.

Receptor

Componente inalámbrico de radio electrónica que recibe señales de un transmisor de radio frecuencia. Las señales se distribuyen a canales independientes del receptor para controlar otros dispositivos electrónicos.

Invertir - configuración de servo dirección

La opción de configuración para invertir la polaridad de la señal de entrada a un dispositivo electrónico como un servo.

Varilla de Vinculación

Un componente mecánico que consiste en uno o más puntos de conexión que se utiliza para transmitir la torsión y la dirección entre dos puntos. Asegúrese de que tiene el mismo número de temas que muestran en cada extremo.

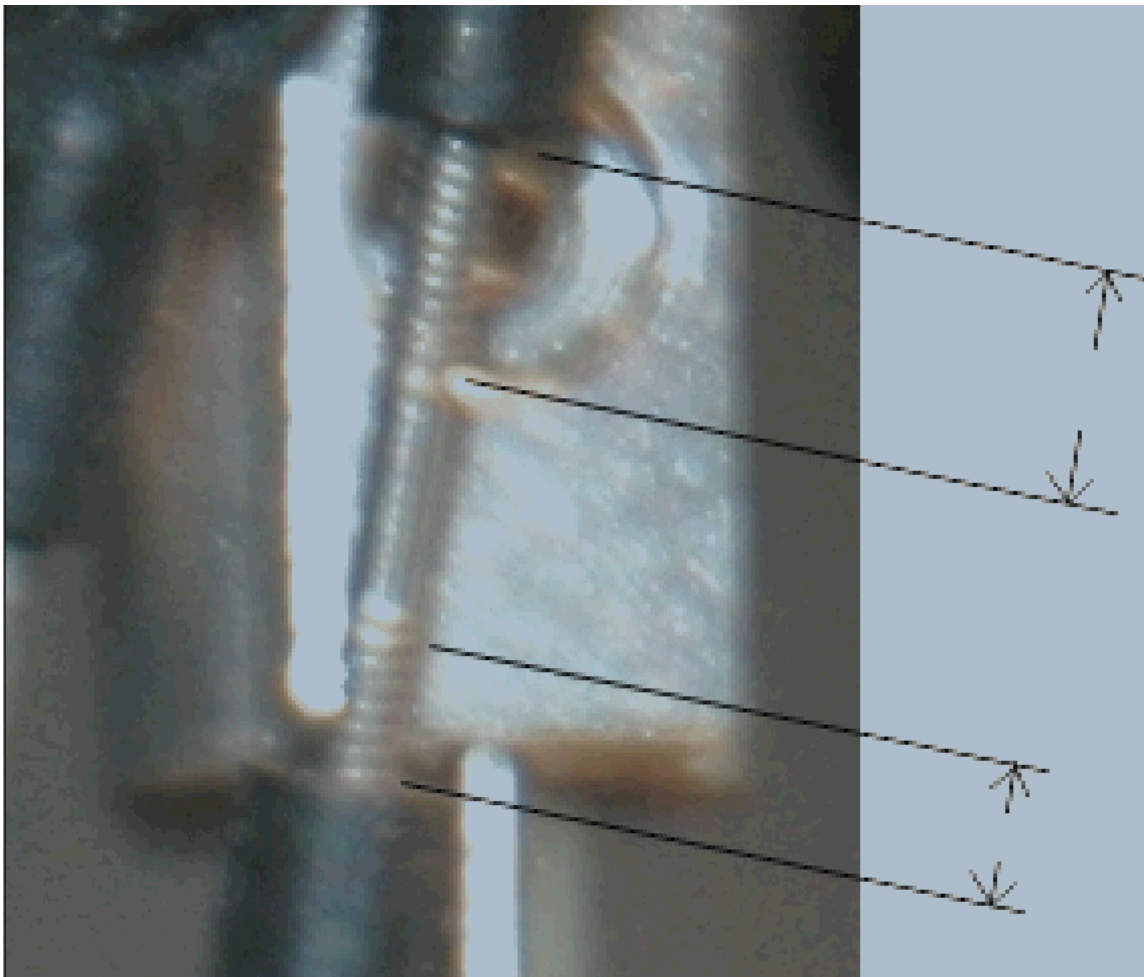


Fig. 24

Como mínimo, usted desea 5 o más hilos (vueltas) atornillado en cada extremo de la bola de enlace de plástico. La figura 24 muestra una barra de enlace que debe ser ajustado. La forma más fácil de ajustar la relación es usar un juego de alicates de punta fina para girar las varillas en la parte central sin rosca de la varilla. Usted puede hacer este ajuste con la barra instalada en el helicóptero.

RTF - Listo para volar

Un modelo de empaquetado afirmó estar listo para volar fuera de la caja. Esto es un mito. Siempre revise todos los sujetadores estén apretados, el montaje y la alineación correcta, y que todo el metal a los sujetadores de metal tienen la cantidad adecuada de Blue Locktite aplicada. Compruebe que todos los vínculos y los cojinetes mueve con suavidad, y no hay unión en cualquier lugar. He experimentado Locktite en los cojinetes, faltan tornillos, tornillos flojos, y le faltan piezas en ambos equipos y modelos RTF. Ha habido muchos nuevos aficionados que realmente una bofetada batería en su nuevo modelo, y el hombre los controles sólo para descubrir que su modelo se convirtió en RTF Listo Para arreglarlo, o se niega a volar fuera de la caja.

Timón

Un dispositivo mecánico que se utiliza para dirigir o cambiar la posición trasera de un objeto móvil. Helicópteros utilizar una variable de la velocidad y el tono general variable de conjunto de hojas para proporcionar el movimiento lateral de la cola mediante la variación de la velocidad y el tono o la dirección de las aspas la cola.

Puerto Serial

Equipo de entrada / salida de puerto utilizado para comunicarse con dispositivos externos. Comunicaciones de dos vías se proporcionan a través de un protocolo en serie (un byte a la vez).

Servo

Dispositivo electrónico que tiene una señal digital o analógica y convertirla movimiento tan mecánico.

Servo enlace

vinculante servo se produce cuando el movimiento del servo se detiene antes de la solicitud servo posición solicitada se ha completado. vinculante Servo puede resultar en artes servo dañado, el recalentamiento de la electrónica del servo, y el fracaso del servo.

Servo de Hornos

Una conexión mecánica entre el servo y el vínculo que lo controla. Hay cuatro configuraciones básicas de servo cubo interno medido por el número de ranuras y diámetro. El cuerno del servo puede ser un diseño de palanca o un diseño circular. El objetivo del dispositivo es la transferencia de movimiento de rotación a un movimiento lineal para el control de la vinculación.

Sub Trim

Proporciona pequeños ajustes incrementales a nivel de la señal a un servo. Esto hará que la posición del servo a cambiar poco a poco pequeñas.

Swash Afr

Se utiliza para ajustar el plato distribuidor de viajes arriba y hacia abajo y la dirección.

Swashplate

El dispositivo de control intermedios, cuyo nivel se transmite a la barra de mosca para el control de cabeceo y guiñada de un helicóptero.

La cola de control Slider

Un dispositivo mecánico que está conectada por un sistema de barras con el servo de cola y la cola de los apretones del rotor. Su objetivo es cambiar el tono de la pala del rotor de cola para producir empuje lateral.

Banco de pruebas

Una herramienta que permite el montaje del helicóptero para realizar pruebas en el poder sin la posibilidad de estrellarse. Algunos bancos de prueba proporcionar el movimiento vertical de forma segura la prueba se cierre la aeronave.

Curva de aceleración

Una curva de aceleración es un conjunto de 5 o más puntos de medición a la misma distancia para el recorrido completo del dispositivo de entrada (el joystick). La Radio calcular la intensidad de la señal entre cada punto de referencia.

Tubo de torsión / Drive Shaft

Un eje impulsor también llamado tubo de torsión del timón de cola impulsado utiliza un eje de poder las palas del rotor de cola. Las ventajas de un astrágalo eje del rotor es impulsado por un funcionamiento más suave con menos ruido. La desventaja de este tipo de sistema de transmisión es el costo de las piezas de repuesto.

Lavado de Armas



Fig. 25

El conjunto de lavado (o inferior del mezclador) es un conjunto de vínculos en la cabeza del rotor que sirven para mezclar los aportes pitch del plato cíclico, y pasar el resto de entradas cíclica tono al brazo de control barra estabilizadora.

El conjunto de lavado consta de tres partes:

La guía de lavado (a menudo también el anillo de fase) que mantiene el lavado alineado con la cabeza del rotor;

Los brazos de lavado que conectan a la placa oscilante a los vínculos del brazo de control de barra estabilizadora;

La base de lavado a la que los brazos de lavado se montan, y que se desliza hacia arriba y hacia abajo el mástil principal.

El lavado también se sirve a menudo para hacer girar el seguidor de leva de la placa oscilante con la cabeza del rotor.

A pocos helicópteros no tienen un lavado tradicional, y, o bien transmitir la participación colectiva en la cabeza del rotor a través de una varilla de empuje separada de la placa oscilante (tales como el Halcón 3D), o utilizar una barra estabilizadora que puede moverse hacia arriba y hacia abajo dentro de una guía (por ejemplo, como el Mars Gazur).

Lavado también se refiere al cambio de paso de las palas o el perfil a lo largo de una pala del rotor, como la punta de la hoja se mueve mucho más rápido que la raíz. Normalmente las hojas modelo de helicóptero no tienen este tipo de lavado, como las hojas son simétricas para permitir el vuelo invertido.

Guiñada

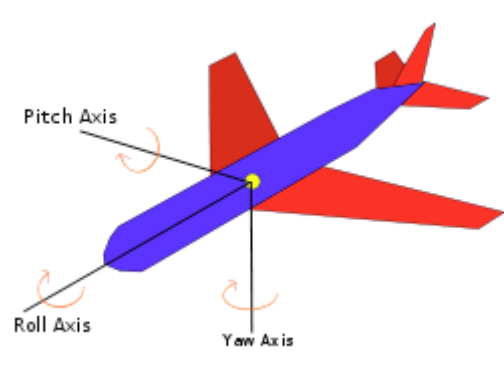


Fig. 26

eje de guiñada es un eje vertical a través de una aeronave, cohete, o un órgano similar, acerca de que el pian cuerpo, puede ser un cuerpo, el viento, o eje de la estabilidad. También conocido como eje de guiñada.

El eje del desvío se define como perpendicular al cuerpo de las alas con su origen en el centro de gravedad y dirigida hacia la parte inferior de la aeronave. Un movimiento de derrape es un movimiento de la nariz de la aeronave de un lado a otro. El eje de la echada es perpendicular al eje de giro y es paralelo al cuerpo de las alas con su origen en el centro de gravedad y dirigida hacia la punta del ala derecha. Una moción es un paso hacia arriba o hacia abajo el movimiento de la nariz de la aeronave. El eje del rodillo es perpendicular a las otras dos ejes con su origen en el centro de gravedad, y se dirige hacia la nariz de la aeronave. Un movimiento de balanceo es un movimiento ascendente y descendente de las puntas de las alas de la aeronave. - WIKIPEDIA

TID-BITS - Información adicional de los usuarios de este manual.

Cuando estoy por correo electrónico una pista o alguna información que puede ser útil para otros, yo lo publicaremos en esta sección.

- Los cables entre el RX y el receptor de satélite pequeño se rompió. La parte que compré de Hong Kong fue "JR y Spektrum receptor remoto alambre de extensión 60 y 90 cm (2pcs/set)", pero debe ser capaz de comprar en cualquier tienda de la manía que vende JR o Spektrum. (RCDiscuss - monkeyhanger, 09 de agosto 2010)

RC Barcos y configuraciones especiales

Recientemente se me pidió que ayudará a configurar el Fly-Sky T6 de radio para trabajar en la manía de RC Barco. La primera solicitud fue para el control de un barco de vela. La siguiente fue para la creación de los interruptores para controlar dispositivos.

Solicitud de barco de vela de Don

Yo soy el orgulloso propietario de una nueva DS-CT6A sistema digital de control de radio .. Lo compré con las expectativas de su uso para controlar mi velero modelo 2-función. Fui a través de su manual y se quedó pasmado ante la complejidad de los diversos interruptores y controles. ¿Estaría usted tan amable de ayudarme a permitir que las dos palas delante de controles dedicados única?

Me gustaría que el interruptor de paleta a la izquierda para controlar un servo en un movimiento adelante / atrás solamente. El interruptor de paleta de la derecha me gustaría controlar un servo con la izquierda / derecha del movimiento. Uno no debe interferir (mezcla) con la otra. ¿Es esto posible?

La paleta a la izquierda que quiere ir de todos el camino de regreso, a todos el camino a seguir. N neutral. Esta paleta se que mis velas a cabo, y tire de vuelta pulg Como una mariposa. No en la posición central.

Le agradecería un poco de ayuda si quieres.

Gracias. - Don

Los siguientes son los ajustes para velero de Don.

El servo que será controlado por el stick derecho para las direcciones izquierda y derecha se debe conectar en el canal 1. Tenga en cuenta que sólo los canales 1 y 2 se utilizan. El Heli-90 tipo lleva a cabo la mezcla.

Canal 2 es para el stick izquierdo (arriba y abajo), canal 1 está en el palo derecho (izquierdo y derecho)

1. Modo de Juego para el Modelo 1

2. Conecte el servo que el control hacia adelante y hacia atrás en el canal 2

3. Conecte el servo que el control de la izquierda y la derecha en el canal 1

4. Establezca el "CUV de tono" [Curva de afinación] NI a:

1. Ep0 = 0

2. EP1 = 25

3. EP3 = 50

4. EP4 = 75

5. EP5 = 100

1. configuración de EndPoint debe ser el predeterminado de 100% para todo.

2. Inversa, que sólo se preocupan de los canales 1 y 2. Si un servo no se mueve en la dirección que usted necesita, revertir esa servo con este editor.

3. Subtrim ajusta el centrado para cada servo, de nuevo, sólo es necesario para ajustar los canales 1 y 2 para recortar hasta los servos.

4. configuración de RD debe ser el valor predeterminado de 100% para todo.

5. Tipo de establecimiento a Heli-90

6. Thro Cuv no entran en juego a menos que también tienen un motor en su barco de vela. En ese caso, nada de esto va a funcionar.

7. Swash configuración AFR debe ser el valor predeterminado de 100 para todo.

8. Mezcla, hay tres combinaciones, cada una con un interruptor de selección. Ajuste todas las selecciones del interruptor en OFF.

Don terminó siendo un extensor de servo porque los servos sólo viajan 60 grados finales hasta el final. No necesita más cerca de 140 grados.

Página 70

La solicitud de instalación siguiente barco viene de "Bud".

El Sr. Shaw,

Al revisar su programa T6 escribir y es genial. Desafortunadamente no soy más que con el ACRO básicos establecidos para los barcos a escala RC por lo que no puede tomar ventaja de todos los grandes consejos. He planteado la pregunta a una serie de fuentes diferentes y no han llegado a una respuesta. Odio que te moleste, pero posiblemente sólo podría tener la respuesta.

He comprado el software digital de radio y parece que funciona perfectamente. El problema que tengo, y no se puede encontrar en cualquier parte, es la forma de vincular la A & B SW SW a los canales 5 y 6. También, pero no es tan importante, ¿hay una forma de vincular VR A y B de la nada? Mucha de la terminología nuevo aquí que no me parecen conducir a la respuesta.

Estamos utilizando estas nuevas radios (HK-T6A V2) en RC barcos de escala y se ven como si realmente funciona de maravilla. No hay cosas de lujo como con la versión de helicóptero, pero todo lo que necesitamos. Por favor visite nuestro sitio web en www.waveblasters.org. Muchos de los barcos grandes en nuestro club.

Los siguientes son los ajustes para permitir Bud utilizar Switch A y B para controlar ya sea un servo, o activar / desactivar algún dispositivo.

Digamos que usted desea SWA para controlar el Canal 6, y el BS para controlar el canal 5. Con el tipo de conjunto de ACRO, y el interruptor A y B establece en NULL y VR A y B se establece en null, se puede entrar en los ajustes de mezcla. Ajuste MIX 1 fuente = VR A, Des = CH6, hasta Tarifa y el 100%, por debajo tasa no tiene ningún propósito, Interruptor en SW A.

Ahora mira el gráfico del programa, y un interruptor hacia usted (en posición). Ajuste VR A a darle un saque de banda que desee en que servo. Al alternar SW Un encendido y apagado, entonces CH6 irá de cero de entrada a la que el ajuste preestablecido en VR A. Esta configuración le permite controlar CH 6 con el VR Una de medida cuando el interruptor A está encendido.

Usted puede hacer la misma configuración para MIX 2 mediante VR B, canal 5, y B. SW

La posición de reversa determina la dirección que el servo se moverá con la marca VR. Sólo le da 30 grados de recorrido del brazo del servo. Si usted necesita más, entonces usted puede conseguir un extensor de servo o si los servos son capaces, usted puede conseguir un programador de servo para fijar los nuevos límites.

Respuesta de Bud en la configuración – funcionó

Estos ajustes funcionan bien para la escala RC navegación multitud. Le da cuatro canales proporcional (Modo 2 ó 3) y dos de encendido / apagado canales para controlar el humo, sonido, luces, bocinas, tornos, etc La gente no necesita mucho más que eso. Tengo un sistema de canal 6 en una rueda de paletas que tiene la reina criolla del acelerador, dirección, hélices de proa, luces de cubierta, luces de navegación, el humo y un sistema de sonido tocando jazz de Nueva Orleans. Se puede ver en YouTube - www.youtube.com/watch?v=eOinjDEJukA&feature=player_embedded si usted está interesado.