

REELY

① Istruzioni

Aeromodello elettrico “Sky Hawk 2.0” RtF

N°.: 1542913

CE

	Pagina
1. Introduzione	4
2. Spiegazione dei simboli	4
3. Uso previsto	5
4. Descrizione del prodotto	5
5. Contenuto della fornitura	6
6. Avvertenze di sicurezza	7
a) Osservazioni generali	7
b) Caricabatterie	8
c) Prima della messa in funzione	9
d) Durante il funzionamento	9
7. Avvertenze per batterie e accumulatori	10
8. Elementi di controllo del trasmettitore	11
9. Messa in funzione del trasmettitore	12
a) Inserimento di batterie/accumulatori	12
b) Carica degli accumulatori del trasmettitore	12
10. Carica dell'accumulatore di volo	13
11. Completamento dell'aeromodello	14
a) Montaggio delle ali	14
b) Montaggio delle ali	15
c) Montaggio dell'impennaggio orizzontale	16
d) Montaggio dell'impennaggio verticale	17
e) Installazione dell'accumulatore di volo	17
f) Controllare le posizioni dei servi	18
g) Agganciare i comandi del timone	19
h) Verificare le funzioni dei timoni	19
i) Controllare la funzione del motore	22

	Pagina
12. Collaudo dell'aeromodello	23
a) Test della portata	23
b) Il primo volo	23
c) Il volo in virata.....	23
d) Trimming dell'aeromodello	24
e) Il primo atterraggio.....	24
13. Funzione Binding.....	25
14. Manutenzione e cura	26
a) Osservazioni generali.....	26
b) Sostituzione dell'elica	26
15. Risoluzione dei problemi.....	27
16. Smaltimento.....	28
a) Prodotto	28
b) Batterie/Accumulatori	28
17. Dichiarazione di conformità (DOC).....	28
18. Dati tecnici	29
a) Aeromodello	29
b) Trasmettitore.....	29
c) Caricatore	29

1. Introduzione

Gentile Cliente,

grazie per il Suo acquisto.

Il prodotto è conforme alle norme di legge nazionali ed europee.

Per mantenere queste condizioni e garantire il funzionamento in sicurezza, è necessario rispettare le istruzioni qui riportate.



Questo manuale fa parte integrante del prodotto. Contiene informazioni importanti per la messa in funzione e l'utilizzo dell'apparecchio che devono essere rispettate anche da terzi ai quali esso venga eventualmente ceduto. Conservare queste istruzioni per consultazione futura.

Tutti i nomi di aziende e prodotti sono marchi dei rispettivi proprietari. Tutti i diritti riservati.

Per domande tecniche rivolgersi ai seguenti contatti:

Italia: Tel: 02 929811

Fax: 02 89356429

e-mail: assistenzatecnica@conrad.it

Lun – Ven: 9:00 – 18:00

2. Spiegazione dei simboli



Il simbolo con un fulmine in un triangolo segnala un pericolo per l'incolumità delle persone, ad esempio il rischio di folgorazione.



Il simbolo con un punto esclamativo in un triangolo segnala indicazioni importanti in questo manuale di istruzioni per l'uso che devono essere rispettate.



Il simbolo della freccia segnala speciali suggerimenti e indicazioni per l'uso.

3. Uso previsto

Il presente prodotto è un aeromodello elettrico radiocomandato per mezzo del telecomando fornito. L'aeromodello è progettato per l'uso all'aperto e può essere utilizzato soltanto in giornate con vento scarso o assente. L'aeromodello è premontato e viene fornito con componenti propulsori e di comando a distanza incorporati.

Il prodotto non deve inumidirsi né bagnarsi.

Il prodotto non è un giocattolo e non è adatto a bambini di età inferiore a 14 anni.

→ Attenersi a tutte le indicazioni di sicurezza riportate nelle presenti istruzioni. Esse forniscono importanti informazioni per l'utilizzo del prodotto.

L'utilizzatore è l'unico responsabile della gestione sicura dell'aeromodello!

4. Descrizione del prodotto

L'aeromodello "Sky Hawk 2.0" è un aeromodello premontato RtF (Ready to Fly). La fusoliera, le ali e gli impennaggi di plastica o schiuma modellata sono preassemblati. Tutti i componenti necessari per il funzionamento e il controllo sono incorporati nell'aeromodello e pronti all'uso.

Il design colorato viene eseguito con l'ausilio di un foglio decorativo applicato in fabbrica.

L'aeromodello controllabile tramite 2 assi può essere montato senza grande sforzo in breve tempo. Le funzioni controllabili sono: timone di quota (controllo attorno all'asse trasversale), timone di direzione (controllo attorno all'asse verticale) e controllo della velocità del motore elettrico.

Per il funzionamento sono necessarie 8 batterie AA/Mignon (es. N. ord. Conrad 652504, conf. da 4, ordinare 2 confezioni) oppure 8 accumulatori AA/Mignon per il trasmettitore.

5. Contenuto della fornitura

→ Prima di iniziare la costruzione, fare riferimento alla lista dei componenti per controllare il contenuto della fornitura.

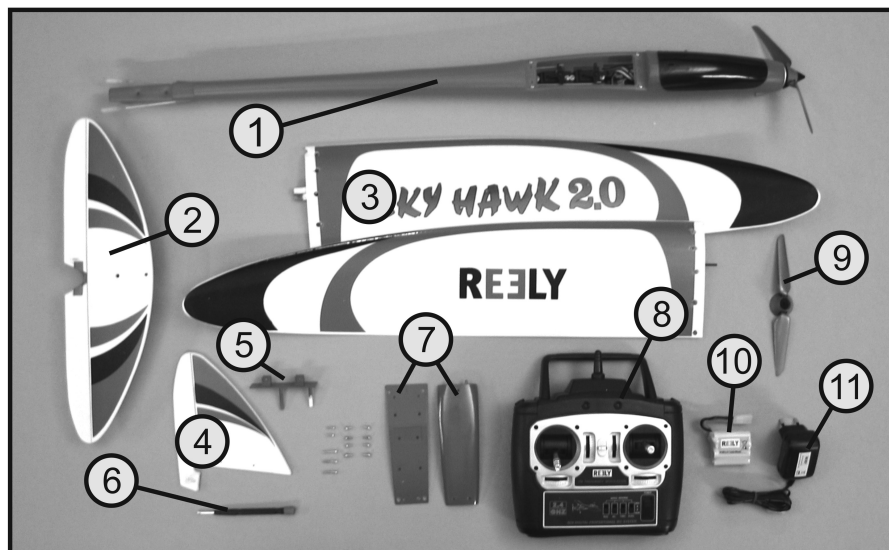


Figura 1

- | | |
|---|--|
| 1 Fusoliera premontata | 7 Elementi di collegamento delle ali incl. viti di fissaggio |
| 2 Impennaggio orizzontale | 8 Telecomando |
| 3 Semi-ali | 9 Elica sostitutiva |
| 4 Impennaggio verticale | 10 Accumulatore NiMH |
| 5 Impennaggio verticale e incl. viti di fissaggio | 11 Caricabatterie |
| 6 Cacciavite | |

Istruzioni correnti

Scaricare le istruzioni dal sito www.conrad.com/downloads oppure scansionare il codice QR raffigurato. Seguire le istruzioni riportate sul sito.



→ L'elenco delle parti di ricambio per questo prodotto è disponibile sul nostro sito web www.conrad.com nell'area di download relativa al prodotto specifico. In alternativa è possibile ordinare le parti di ricambio via e-mail, utilizzando i riferimenti di contatto riportati all'inizio di questo manuale nel capitolo 1.

6. Avvertenze di sicurezza



La garanzia decade in caso di danni causati dalla mancata osservanza delle istruzioni qui riportate. Non ci assumiamo alcuna responsabilità per i danni indiretti.



Non ci assumiamo alcuna responsabilità in caso di danni a cose o persone conseguenti all'uso improprio o alla mancata osservanza delle avvertenze di sicurezza. In questi casi la garanzia decade.

Dalla garanzia sono altresì esclusi la normale usura da utilizzo e i danni da caduta (ad esempio elica o parti del velivolo rotte).

Ricordiamo che le indicazioni di sicurezza, oltre a salvaguardare il prodotto, hanno anche lo scopo di garantire l'incolumità propria e delle altre persone. È necessario pertanto leggere questo capitolo con estrema attenzione prima di mettere in funzione il prodotto!

a) Osservazioni generali

Attenzione: indicazione importante!

L'azionamento dell'aeromodello potrebbe causare danni a cose o persone. È importante quindi essere certi di avere un'adeguata copertura assicurativa, per esempio di disporre di un'assicurazione per responsabilità civile.

Nel caso si possieda già un'assicurazione per responsabilità civile, prima di mettere in funzione l'aeromodello verificare che la propria assicurazione copra anche l'utilizzo di questo aeromodello.

Attenzione: in vari paesi esiste l'obbligo di assicurazione per tutti gli aeromodelli!

- Per motivi di sicurezza e di omologazione, non è consentito apportare modifiche arbitrarie al prodotto.
- Il prodotto non è un giocattolo e non è adatto a bambini di età inferiore a 14 anni.
- Il prodotto non deve inumidirsi né bagnarsi.
- Qualora non si possiedano ancora conoscenze sufficienti in merito alla gestione di modelli telecomandati, si prega di rivolgersi a un modellista esperto o a un club di modellismo.
- Non abbandonare i materiali d'imballaggio: potrebbero diventare un giocattolo pericoloso per i bambini.
- In caso di domande che non possono essere chiarite tramite il manuale d'uso, rivolgersi a noi (per le informazioni di contatto vedere il capitolo 1) o a un altro esperto.



b) Caricabatterie

- La struttura del caricabatterie appartiene alla classe di sicurezza II. Come fonte di alimentazione del caricabatterie può essere utilizzata solo una presa a norma della rete di alimentazione pubblica (per la tensione di esercizio del caricabatterie, vedere il capitolo "Dati tecnici").
- La presa elettrica a cui è collegato il caricabatterie deve essere facilmente accessibile.
- Il caricabatterie deve essere utilizzato esclusivamente in un ambiente interno chiuso e asciutto. Non deve diventare umido o bagnato, non toccare mai con le mani bagnate, pericolo di morte a causa di scossa elettrica!
- Non estrarre mai il caricabatterie dalla presa tirandolo per il cavo. Afferrarlo lateralmente sulla custodia e quindi estrarlo dalla presa.
- Se il caricabatterie appare danneggiato, non toccarlo: pericolo di morte per scossa elettrica!
Scollegare innanzitutto la tensione di rete della presa a cui è collegato il caricabatterie (scollegare il relativo salvavita oppure estrarre il fusibile, quindi disattivare l'interruttore differenziale di sicurezza FI in modo che la presa sia staccata dalla corrente in corrispondenza di tutti i poli).
A questo punto, estrarre il caricabatterie dalla presa di corrente. Smaltire il caricabatterie danneggiato in modo ecologico, non utilizzarlo più. Sostituirlo con un caricabatterie identico.
- Gli apparecchi che durante l'uso sono collegati alla rete elettrica non devono essere lasciati alla portata dei bambini. In presenza di bambini prestare quindi la massima attenzione. Posizionare il caricabatterie in modo che non possa essere raggiunto dai bambini.
- Sul luogo di utilizzo o durante il trasporto evitare le seguenti condizioni ambientali avverse:
 - presenza di acqua o di elevata umidità dell'aria,
 - caldo o freddo, luce diretta del sole
 - polvere o gas, vapori o solventi infiammabili
 - forti vibrazioni, colpi e urti
 - forti campi magnetici, come nelle vicinanze di macchine o altoparlanti
- Non utilizzare mai il caricabatterie immediatamente dopo averlo trasportato da un ambiente freddo a un ambiente caldo. La condensa risultante può distruggerlo, inoltre sussiste il pericolo di morte a causa di scossa elettrica. Lasciare quindi che il prodotto raggiunga la temperatura ambiente prima di collegarlo alla corrente elettrica e utilizzarlo. Questo può richiedere diverse ore.
- Assicurarsi che il cavo del caricabatterie non sia piegato o schiacciato.
- Maneggiare il prodotto con cura, poiché colpi, urti o la caduta anche da altezza ridotta possono danneggiarlo.



c) Prima della messa in funzione

- Verificare la sicurezza di funzionamento dell'aeromodello e del telecomando. Controllare anche se sono presenti segni evidenti di danni, come ad esempio connettori difettosi o cavi danneggiati. Tutte le parti mobili dell'aeromodello devono funzionare senza intoppi, ma non devono aver gioco nel proprio alloggiamento.
- L'accumulatore necessario per il funzionamento, così come gli accumulatori eventualmente utilizzati nel trasmettitore del telecomando, devono essere caricati secondo le istruzioni del produttore.
- Se per l'alimentazione del trasmettitore si utilizzano delle batterie, verificare che abbiano una capacità residua ancora sufficiente (tester batteria). Quando le batterie si scaricano, sostituire sempre tutto il set completo e mai soltanto alcune celle.
- Prima di ogni messa in funzione, verificare la regolazione dei trimmer sul trasmettitore per il controllo della direzione ed eventualmente correggerla.
- Accendere sempre prima il trasmettitore. Solo dopo è possibile collegare l'accumulatore o accendere l'aeromodello. Potrebbero altrimenti verificarsi movimenti imprevisti dell'aeromodello e l'elica potrebbe attivarsi accidentalmente!
- Prima di ogni messa in funzione controllare che l'elica sia saldamente e correttamente in sede.
- Quando l'elica è in funzione, tenere lontano dal suo campo di rotazione e aspirazione oggetti e parti del corpo.

d) Durante il funzionamento

- Evitare di correre rischi nell'azionamento del prodotto. La sicurezza personale e quella dell'ambiente circostante dipendono unicamente dalla gestione responsabile dell'aeromodello da parte dell'utilizzatore.
- Un azionamento improprio può causare gravi danni a persone e cose. Accertarsi dunque che durante il volo venga mantenuta una distanza di sicurezza sufficiente da persone, animali e oggetti.
- Per utilizzare l'aeromodello, scegliere un'area idonea.
- Far volare l'aeromodello soltanto quando la propria capacità di reazione è al massimo della sua potenzialità. La stanchezza, l'assunzione di alcol o di medicine possono indurre ad azioni errate.
- Non dirigere mai l'aeromodello direttamente verso gli spettatori o verso se stessi.
- Tanto il motore, quanto il pilota automatico e l'accumulatore di volo possono riscaldarsi durante il funzionamento dell'aeromodello; di conseguenza attendere 5 - 10 minuti prima di ricaricare l'accumulatore di volo o di ripartire con un accumulatore di ricambio eventualmente disponibile. Il motore deve raffreddarsi fino alla temperatura ambiente.
- Lasciare sempre il telecomando (trasmettitore) acceso quando l'aeromodello è in funzione. Dopo l'atterraggio, staccare sempre l'accumulatore di volo o spegnere l'impianto di ricezione. Solo a questo punto è possibile spegnere il radiocomando.
- In caso di guasti o malfunzionamenti, è necessario eliminare innanzitutto la causa del problema, poi riavviare l'aeromodello.
- Non esporre l'aeromodello e il telecomando per lungo tempo alla luce diretta del sole o a una fonte di forte calore.
- Dopo l'uso, scollegare l'accumulatore di volo dall'aeromodello e spegnere il trasmettitore. In previsione di un lungo periodo di non utilizzo, rimuovere le pile dalla trasmittente.

7. Avvertenze per batterie e accumulatori



Sebbene batterie e accumulatori siano diventati di uso comune nella vita di tutti i giorni, essi comportano numerosi rischi e problemi. È necessario pertanto attenersi scrupolosamente alle informazioni e alle indicazioni di sicurezza fornite di seguito per la gestione di batterie e accumulatori.

- Batterie e accumulatori non devono essere lasciati alla portata dei bambini.
- Non lasciare incustoditi batterie o accumulatori. Essi costituiscono un pericolo se ingeriti da bambini o animali domestici. Nel caso si verifichi questa evenienza, rivolgersi immediatamente a un medico.
- In nessun caso cortocircuitare, smontare o gettare nel fuoco batterie e accumulatori. Pericolo di esplosione!
- Le batterie o gli accumulatori esauriti o danneggiati se messi a contatto con la pelle possono causare gravi irritazioni. Per manipolarli indossare pertanto guanti di protezione adeguati.
- I liquidi che possono fuoriuscire da batterie e accumulatori sono agenti chimici molto aggressivi. Gli oggetti o le superfici che vengono a contatto con tali sostanze possono talora subire gravi danni. Conservare pertanto batterie e accumulatori in un luogo adatto.
- Le batterie tradizionali non ricaricabili non devono essere ricaricate. Pericolo di incendio e di esplosione! Ricaricare esclusivamente gli accumulatori predisposti, utilizzando caricabatterie idonei.

Le batterie (1,5 V) devono essere utilizzate soltanto una volta e quando si scaricano devono essere smaltite a norma di legge.
- Quando si installano batterie/accumulatori nel trasmettitore o si collega un accumulatore di volo, fare attenzione alla polarità corretta, rispettando i segni più/+ e meno/-.

Qualora si sbaglia, oltre a danneggiare il trasmettitore, l'aeromodello e l'accumulatore, sussiste anche il pericolo di incendio e di esplosione.
- Sostituire sempre l'intero gruppo di batterie/accumulatori del trasmettitore. Non mischiare pile cariche con pile parzialmente cariche. Utilizzare sempre batterie dello stesso tipo e della stessa marca.
- Non mischiare mai batterie con accumulatori. Per il telecomando utilizzare batterie oppure accumulatori. Il telecomando (trasmettitore) può essere azionato con accumulatori invece di batterie. La bassa tensione (batterie = 1,5 V/cella, accumulatori = 1,2 V/cella) e la minore capacità degli accumulatori riduce la durata d'esercizio.
- In caso di inutilizzo prolungato, ad esempio durante l'immagazzinamento, togliere le batterie (gli accumulatori) dal telecomando per evitare i danni causati da eventuali fuoriuscite di acidi.
- Non lasciare l'accumulatore di volo collegato all'aeromodello se quest'ultimo non viene utilizzato (ad esempio durante il trasporto o il magazzinaggio); L'accumulatore potrebbe altrimenti scaricarsi completamente e subire danni irreparabili/divenire inutilizzabile.
- Rimuovere l'accumulatore di volo dall'aeromodello per caricarlo.
- Non caricare mai l'accumulatore di volo immediatamente dopo l'utilizzo. Lasciarlo sempre prima raffreddare per almeno 5 - 10 minuti.
- Caricare solo accumulatori integri e non danneggiati. Non ricaricare mai accumulatori il cui isolamento esterno sia danneggiato o che appaiano deformati o presentino rigonfiamenti. In questo caso sussiste un elevato rischio di incendio e di esplosione.
- Non lasciare mai incustoditi gli accumulatori durante la carica.

8. Elementi di controllo del trasmettitore

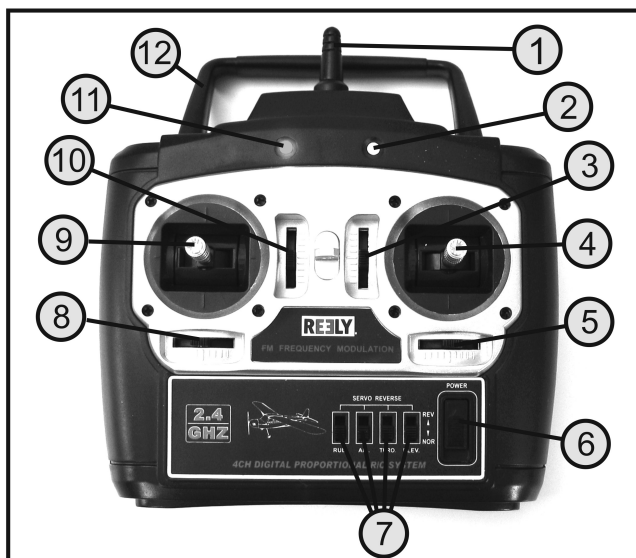


Figura 2

- 1 Antenna del trasmettitore
- 2 Indicatore LED di funzionamento
- 3 Leva di trim per il timone di quota
- 4 Stick di controllo per il timone di direzione e il timone di quota
- 5 Leva di trim per il timone di direzione
- 6 Interruttore di accensione
- 7 Interruttore di inversione (CH1 - CH4) (CH4 senza funzione per questo aeromodello)
- 8 Leva di trim (senza funzione per questo aeromodello)
- 9 Stick di controllo per la funzione motore
- 10 Leva di trim per la funzione motore
- 11 Indicatore LED di funzionamento
- 12 Maniglia per il trasporto

9. Messa in funzione del trasmettitore

→ Nel seguito delle istruzioni, i numeri riportati nel testo si riferiscono sempre alla figura più vicina oppure alle figure incluse nella sezione. Rimandi ad altre figure sono contrassegnati dal numero corrispondente.

a) Inserimento di batterie/accumulatori

Per alimentare il trasmettitore sono necessarie 8 batterie alcaline (ad. es. n. ord. Conrad 652504, conf. da 4, ordinare 2 confezioni) o accumulatori di formato Mignon (AA). Per ragioni di carattere ambientale e anche economiche, si consiglia in ogni caso di utilizzare gli accumulatori, che possono essere ricaricati in un trasmettitore tramite la presa di carica integrata.

Per l'inserimento delle batterie o degli accumulatori nell'apparecchio, procedere come indicato di seguito:

- Il coperchio del vano batterie (1) si trova sul lato posteriore del trasmettitore. Premere sulla superficie scanalata (2) e aprire il coperchio facendolo scivolare verso il basso.
- Ora inserire 8 batterie o accumulatori nel vano, facendo attenzione a rispettare la polarità corretta delle singole celle. Sul fondo del vano batterie è riportata un'indicazione (3) al riguardo.
- Richiudere quindi il coperchio del vano batterie dal basso verso l'alto facendo scattare la chiusura.



Figura 3



Figura 4

b) Carica degli accumulatori del trasmettitore

Se per il trasmettitore si utilizzano 8 accumulatori AA/Mignon, rimuoverli e ricaricarli in un caricabatterie per celle rotonde idoneo.

Consultare le istruzioni del costruttore del caricabatterie e le schede tecniche dell'accumulatore.



Non cercare mai di ricaricare le batterie (1,5 V/cella) con il caricatore: pericolo di incendio e di esplosione!

Attenzione!

Il regolatore di volo dell'aeromodello prevede un collegamento di protezione incorporato che impedisce l'avvio accidentale del motore.

Ciò nonostante, per motivi di sicurezza, prima di ogni messa in funzione del trasmettitore è necessario accertarsi che lo stick di controllo del motore (vedere figura 2, pos. 9) sia nella posizione "Motore spento". A tale scopo, spostare lo stick di controllo in giù, nella posizione più bassa.

Al contrario di quanto accade per il comando dei timoni di direzione e di quota, caso in cui lo stick di controllo ritorna sempre in posizione centrale per via della molla, per la funzione motore lo stick di controllo rimane nella stessa posizione in cui è stato impostato l'ultima volta.

Dopo aver caricato gli accumulatori o inserito le nuove batterie, accendere il trasmettitore tramite il selettore per eseguire un test diagnostico (vedere figura 2, pos. 6). I LED rosso e verde (vedere figura 2, pos. 2 e 11) si accendono e segnalano che l'alimentazione del trasmettitore è sufficiente.

Quando l'alimentazione non è più sufficiente per un corretto funzionamento del trasmettitore, (inferiore a 8,3 V) il LED rosso inizia a lampeggiare (vedere figura 2, pos. 11). In tale evenienza, interrompere il più rapidamente possibile il funzionamento dell'aeromodello.

Per poter continuare a utilizzare il trasmettitore, ricaricare gli accumulatori o inserire delle batterie nuove nell'apparecchio.

Per evitare l'effetto memoria negli accumulatori NiCd, ricaricarli solo dopo averli fatti scaricare completamente.

10. Carica dell'accumulatore di volo

- Prima di iniziare a preparare l'aeromodello a volare, è consigliabile caricare l'accumulatore di volo (1). A tale scopo, la fornitura include un caricabatterie adatto (2).
- Collegare l'accumulatore di volo al connettore protetto contro l'inversione di polarità (3) del caricatore. La linguetta (4) sulla spina del caricabatterie deve agganciare la scanalatura di bloccaggio sul connettore dell'accumulatore.
- Collegare quindi il caricatore alla presa di corrente.

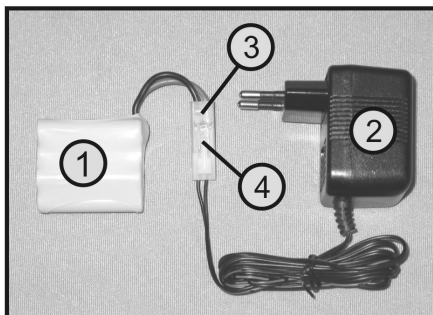


Figura 5

→ Nella fotografia, per ragioni tecniche, il cavo di carica del caricabatterie è raffigurato avvolto. Prima del primo utilizzo, però, occorre aprire la fascetta stringicavo e svolgere completamente il cavo.



Importante!

Il processo di carica si conclude dopo circa 4 - 5 ore. Scollegare l'accumulatore e staccare il caricabatterie dall'alimentazione di rete.

Se l'accumulatore è solo parzialmente scarico, il processo di carica deve essere terminato anticipatamente. A questo scopo, a intervalli regolari controllare con la mano la temperatura dell'accumulatore. Quando l'accumulatore è completamente carico, converte completamente la corrente in calore. La temperatura dell'accumulatore aumenta notevolmente.

11. Completamento dell'aeromodello

Prima di iniziare il montaggio dell'aeromodello, predisporre una base di appoggio idonea.

Per offrire prestazioni di volo eccellenti, l'aeromodello è realizzato in materiale espanso. Ciononostante, l'aeromodello è molto sensibile e piccole disattenzioni durante l'assemblaggio possono quindi causare molto rapidamente sgradevoli ammaccature o anche fori nella superficie. Pertanto, manipolare l'aeromodello con attenzione

a) Montaggio delle ali

- Posizionare le due mezze ali (1) a filo una contro l'altra e appoggiare l'elemento di connessione superiore (2).
- Girare l'ala con il lato superiore verso il basso e quindi appoggiare l'elemento di connessione inferiore (3) come illustrato in figura.

→ Assicurarsi che i fori per le viti di fissaggio siano esattamente uno sopra l'altro.

- Con l'ausilio delle viti di fissaggio da 2,6 x 8 mm fornite (4), avvitare saldamente insieme l'elemento di connessione inferiore e superiore.

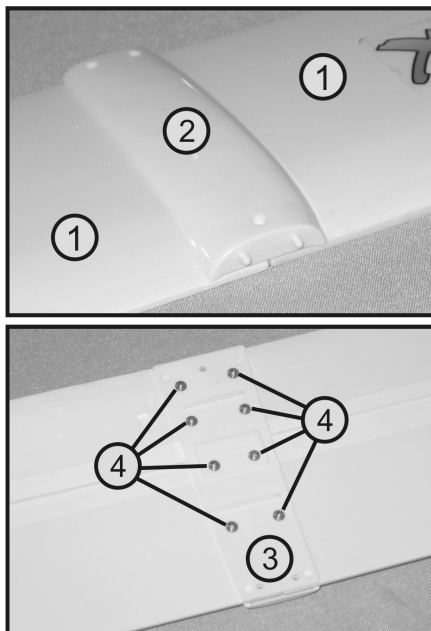
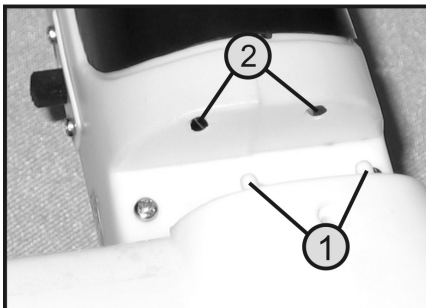


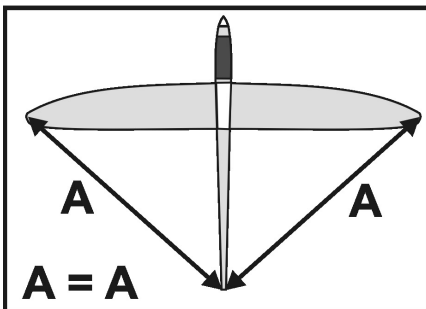
Figura 6

b) Montaggio delle ali

- Posizionare l'ala sulla fusoliera e infilare i due bulloni di fissaggio (1) nelle aperture predisposte sulla fusoliera (2).



- Allineare la superficie ad angolo retto rispetto alla fusoliera. Le due distanze A devono essere uguali.



- Infine l'ala anteriore viene fissata alla fusoliera tramite una vite da 2,6 x 21 mm (3), l'ala posteriore tramite due viti da 2,6 x 16 mm (4).

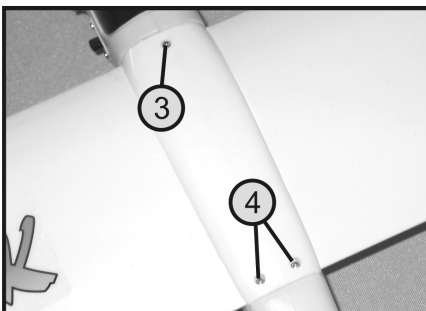
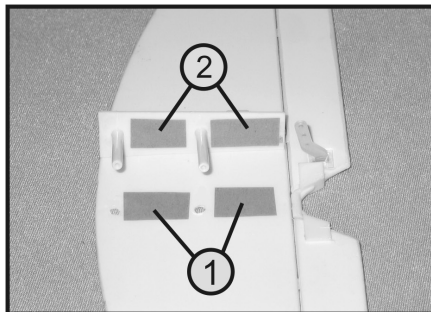


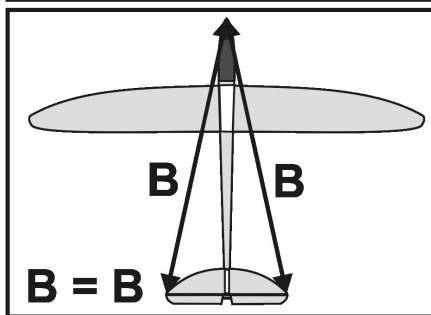
Figura 7

c) Montaggio dell'impennaggio orizzontale

- Togliere la pellicola protettiva del nastro biadesivo sul lato inferiore dell'impennaggio orizzontale (1) e sul lato inferiore del supporto dell'impennaggio (2).



- Posizionare intanto l'impennaggio orizzontale leggermente sull'estremità della fusoliera, in modo che sia ancora possibile regolarlo. I fori sull'impennaggio devono corrispondere esattamente con i fori sulla fusoliera e le due distanze "B" devono essere uguali.



- Quando l'impennaggio è perfettamente allineato, infilare la parte superiore del supporto dell'impennaggio (3) attraverso i due fori e avvitare dal basso utilizzando le due viti da 2,0 x 8 mm.



- Se il montaggio è preciso, l'impennaggio orizzontale risulta parallelo all'ala (vedere in disegno accanto).
- In caso di lievi variazioni, allentare le viti sul supporto dell'impennaggio, posizionare una striscia di cartone sottile tra l'impennaggio e la fusoliera e stringere nuovamente le viti.

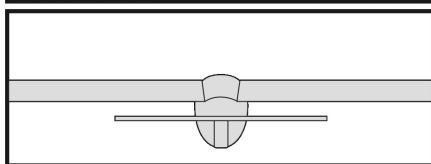


Figura 8

d) Montaggio dell'impennaggio verticale

- L'impennaggio verticale (1) viene inserito dall'alto nel supporto in plastica.
- Il bordo posteriore dello stabilizzatore aerodinamico del timone di direzione deve essere alla stessa altezza del bordo posteriore del timone di quota (vedere le linee tratteggiate).



Importante!

L'impennaggio verticale (1) ora deve avere un'angolazione di 90° dall'impennaggio orizzontale (3) (vedere disegno).

- Dopo aver correttamente allineato l'impennaggio verticale, fissarlo dal lato sinistro con l'ausilio delle tre viti da 2 x 10 mm (2).

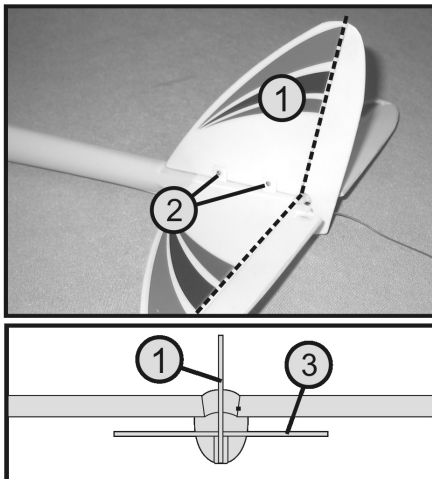


Figura 9

e) Installazione dell'accumulatore di volo

- Per installare l'accumulatore di volo è necessario rimuovere la capottina della cabina(1). A tale scopo, premere la leva di bloccaggio (2) in avanti e sollevare la parte posteriore della capottina verso l'alto.
- Nella parte anteriore la capottina è tenuta ferma da un blocco agganciato alla parete della fusoliera. Quando si posiziona la capottina, prima è necessario spingerla dietro il blocco sotto la parete della fusoliera per poterla nuovamente fissare tramite la leva di bloccaggio.
- Prima di collegare l'accumulatore all'aeromodello, verificare se l'interruttore di funzionamento sull'aeromodello (3) si trova nella posizione arretrata (OFF = spento).
- Inserire l'accumulatore di volo carico (4) nell'apposito vano, come mostrato in figura, e collegarlo al connettore protetto contro l'inversione di polarità (5) del regolatore di volo.
- Come indicato in precedenza per il collegamento al caricabatterie, anche in questo caso la linguetta del connettore dell'accumulatore di volo deve agganciarsi alla scanalatura di bloccaggio sul connettore dell'accumulatore.

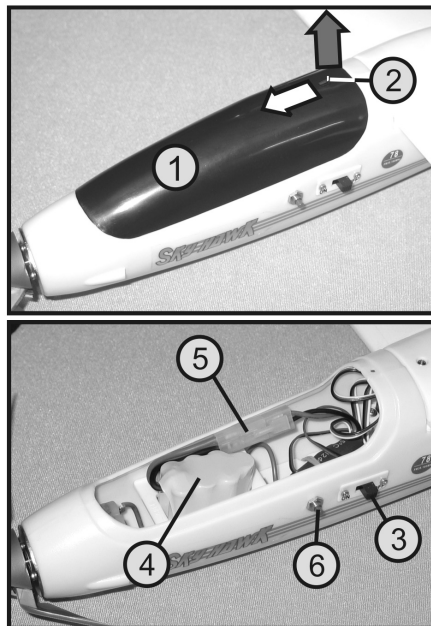


Figura 10

→ Suggerimento:

Non è necessario fissare ulteriormente l'accumulatore di volo nell'aeromodello, in quanto viene tenuto fermo dai gusci della fusoliera. Se col tempo il bloccaggio si allenta, è possibile fissare l'accumulatore di volo all'interno dell'aeromodello utilizzando del Velcro o anche anelli di gomma.

f) Controllare le posizioni dei servi

- Affinché i timoni abbiano la stessa escursione in entrambe le direzioni, le rispettive leve devono trovarsi a un'angolazione di 90° dalla tiranteria. Per poter controllare la corretta posizione delle leve dei servi, è necessario smontare l'ala.
- Mettere quindi in funzione il trasmettitore e accendere il ricevitore nell'aeromodello tramite l'interruttore di funzionamento (vedere figura 10, pos. 3).
- Dopo l'accensione del ricevitore, il motore non è ancora pronto all'uso. Il motore può essere messo in moto solo se si preme il tasto di sicurezza (vedere figura 10, pos. 6) dopo aver acceso il ricevitore.
- Posizionare il trimmer per il timone di quota e di direzione (vedere figura 2, pos. 3 e 5) in posizione centrale e controllare la posizione corretta della leva del servo.
- Le due leve a croce del servo (1) devono essere orientate in modo che la leva a squadra abbia un'angolazione di 90° rispetto alla tiranteria (2).
- Lievi deviazioni possono essere corrette tramite i trimmer sul trasmettitore.
- Se le deviazioni sono di maggiore entità, allentare la vite sulla leva del servo (3), tirare la leva verso l'alto e riappoggiarla spostandola di un "dente".
- Se la posizione della leva del servo è corretta, la vite di fissaggio si riavvita.

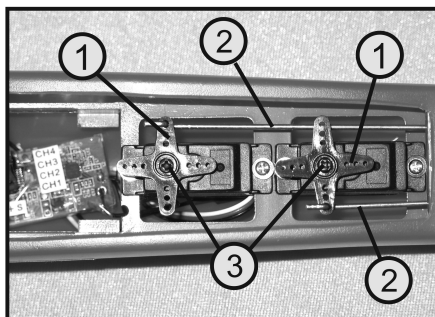


Figura 11

g) Agganciare i comandi del timone

- Dopo aver controllato che la posizione della leva del servo sia corretta o dopo averla regolata, è possibile agganciare le teste a forcella (1) della tiranteria nel foro centrale delle squadrette (2).
- Controllare infine dopo aver acceso il trasmettitore e il ricevitore, che i timoni siano esattamente in posizione centrale.

→ Il timone di direzione (3) non può avere un'e-scursione né a sinistra né a destra e il timone di quota (4) non può essere allineato né verso l'alto né verso il basso (vedere anche figura 13).

- In caso di deviazioni dalla posizione centrale, è possibile cambiare la lunghezza totale della tiranteria ruotando le teste a forcella e quindi regolare perfettamente i due flap.

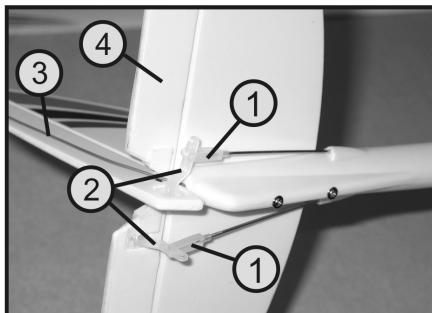


Figura 12



Attenzione!

In questo caso, prima di eseguire regolazioni della tiranteria spegnere il ricevitore.



Consiglio pratico:

La posizione angolare dei flap si vede meglio guardando l'aeromodello da dietro da una certa distanza.

h) Verificare le funzioni dei timoni

- A questo scopo, mettere in funzione prima il trasmettitore e dopo l'aeromodello. Il tasto di sicurezza per la funzione motore non può essere azionato per evitare l'avviamento accidentale del motore stesso.
- Se gli stick di controllo per il timone di direzione e il timone di quota (vedere figura 2, pos. 4), così come la leva del trimmer corrispondente (vedere figura 2, pos. 3 e 5), si trovano in posizione centrale, anche il timone di direzione (vedere figura 13, pos. 1) e il timone di quota (vedere figura 13, pos. 2) sono perfettamente allineati nella posizione centrale.

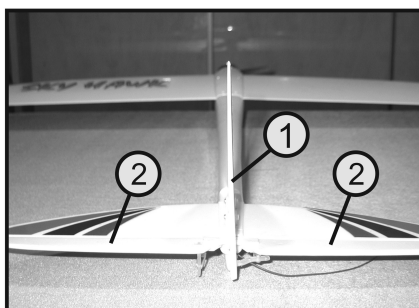
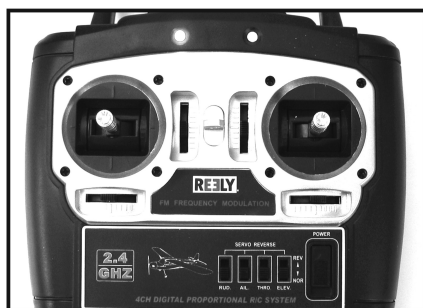


Figura 13

- Se lo stick di controllo del timone di direzione e del timone di quota (vedere figura 2, pos. 4) viene spostato verso il basso, il timone di quota deve spostarsi verso l'alto. In questo modo in volo l'impennaggio viene premuto verso il basso e l'aeromodello sale verso l'alto.
- Se il timone di quota reagisce rispetto alla modalità di funzionamento descritta in precedenza, con l'ausilio dell'interruttore di inversione (vedere figura 2, pos. 7) è possibile cambiare la modalità di rotazione del servo del timone di quota. Per ciascun canale di comando è disponibile un interruttore separato. La direzione di corsa del timone di quota viene commutata tramite il secondo interruttore di sinistra (CH2).

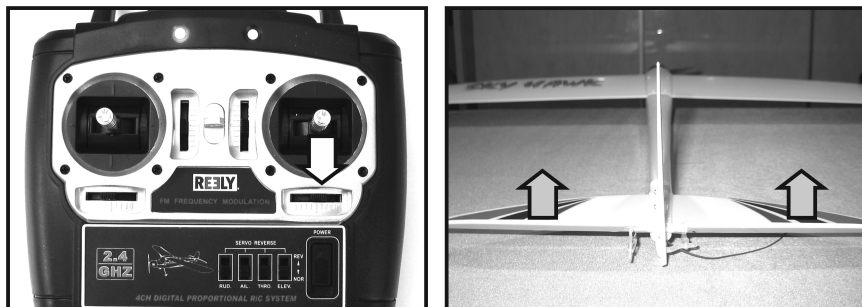


Figura 14

- Se lo stick di controllo del timone di direzione e del timone di quota (vedere figura 2, pos. 4) viene spostato verso l'alto, il timone di quota deve spostarsi verso il basso. In questo modo in volo il piano di coda dell'impennaggio viene premuto verso l'alto e l'aeromodello scende verso il basso.
- Questa funzione di controllo è necessaria per portare l'aeromodello in una posizione di volo normale nel caso in cui salga troppo per un errore di comando o una raffica di vento.

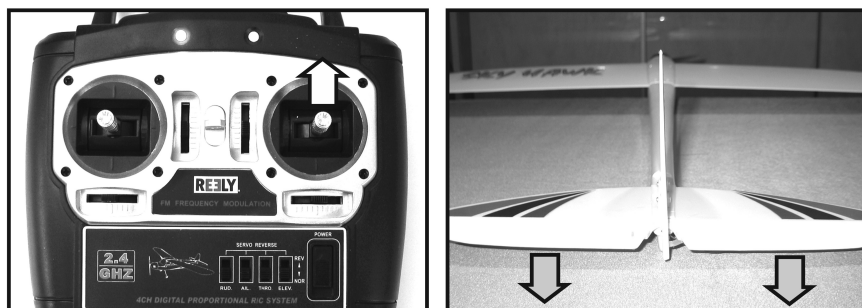


Figura 15

- Se lo stick di controllo del timone di direzione e del timone di quota (vedere figura 2, pos. 4) viene premuto verso sinistra, il timone di direzione deve spostarsi verso sinistra. Durante il volo la coda viene premuta verso destra e l'aeromodello, per via delle variate condizioni di flusso sulle ali attorno all'asse longitudinale, rolla verso sinistra. Per fare in modo che con questo raggio di curva l'aeromodello non perda quota, è necessario tirare leggermente il timone di quota.
- Se il timone di quota risponde al contrario della modalità di funzionamento descritta in precedenza, con l'ausilio dell'interruttore di inversione (vedere figura 2, pos. 7) è possibile cambiare la rotazione del servo del timone di direzione. Per ciascun canale di comando è disponibile un interruttore separato. La direzione di corsa del timone di direzione viene commutata tramite l'interruttore sinistro esterno (CH1).



Figura 16

- Se lo stick di controllo del timone di direzione e del timone di quota (vedere figura 2, pos. 4) viene premuto verso destra, il timone di direzione deve spostarsi verso sinistra. Durante il volo la coda viene premuta verso sinistra e l'aeromodello, per via delle variate condizioni di flusso sulle ali attorno all'asse longitudinale, rolla verso destra. Per fare in modo che con questo raggio di curva l'aeromodello non perda quota, è necessario tirare leggermente il timone di quota.

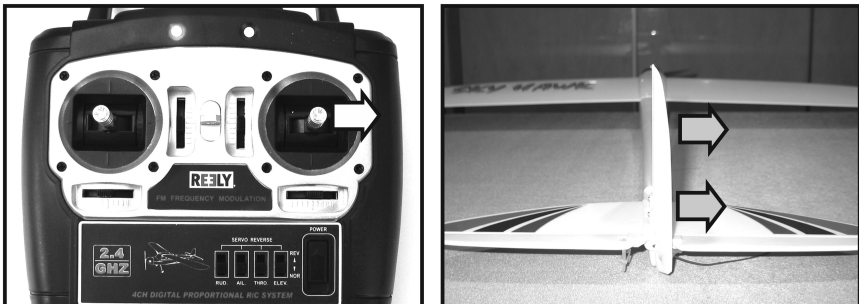


Figura 17

- Al termine del test spegnere nuovamente prima l'aeromodello e poi il trasmettitore.

i) Controllare la funzione del motore

- Prima di eseguire un test del motore, caricare e fissare l'accumulatore di volo in modo che durante il test l'aeromodello sia mantenuto sicuro. Fare attenzione per evitare che oggetti come carta o fogli di plastica possano essere aspirati dall'elica.
- Tenere gli oggetti e le parti del corpo lontani dall'area di rotazione dell'elica.
- Per eseguire il test del motore, tenere in funzione il trasmettitore e quindi accendere il ricevitore nell'aeromodello.



Figura 18



Attenzione, importante!

Prima di azionare il tasto di sicurezza sull'aeromodello (vedere figura 10, pos. 6), accertarsi che lo stick di controllo per la funzione motore si trovi nella posizione più bassa, "motore spento".

In caso contrario, all'azionamento del tasto di sicurezza l'elica si mette immediatamente in funzione con rischio di lesioni! Sono inoltre possibili danni all'aeromodello o simili.

- Dopo aver controllato la corretta posizione del cursore per la funzione motore o averla regolata, è possibile azionare l'interruttore di sicurezza sull'aeromodello.
- Se lo stick di controllo della funzione motore viene spinto lentamente verso l'alto/in avanti, l'elica gira e aumenta la velocità in funzione della posizione dello stick di controllo. La velocità massima viene raggiunta quando lo stick di controllo si trova nel punto di arresto superiore.
- Effettuare un breve test per verificare la stabilità e il comportamento di arresto del motore. Accendere prima il ricevitore e poi il trasmettitore.

12. Collaudo dell'aeromodello

Dopo aver controllato il funzionamento del motore, così come la direzione delle escursioni dei timoni, l'aeromodello è pronto per il primo volo. Si consiglia in ogni caso di contattare un pilota esperto o un Club di aeromodellismo nella propria zona, se non si ha familiarità con il collaudo di un aeromodello.

Se questo non è possibile, cercare un terreno idoneo per l'atterraggio e attendere una giornata di scarso vento.

a) Test della portata

Prima della prima uscita, caricare l'accumulatore di volo ed eventualmente gli accumulatori del trasmettitore secondo le istruzioni del produttore.

Eeguire innanzitutto una prova della portata del radiocomando sul campo di volo. A questo scopo, mettere in funzione il trasmettitore e poi il ricevitore. Ora verificare la portata, allontanandosi dall'aeromodello, tenuto da un assistente.

Fino a una distanza di minimo 150 m tutte le funzioni dei timoni dovrebbero essere gestibili senza problemi anche con il motore acceso.

b) Il primo volo

Chiedere a un assistente di dare all'aeromodello elettrico a piena potenza un lieve slancio controvento.

→ Suggestimento:

Per poter distinguere con precisione la posizione di volo del proprio aeromodello, sistemarsi dietro l'assistente che effettua il decollo, a una certa distanza, e guardare esattamente nella direzione di volo dell'aeromodello in fase di decollo.

Con una corretta costruzione, l'aeromodello salirà rapidamente verso l'alto con un angolo poco profondo. In questa fase cercare di agire sui comandi il meno possibile.

Soltanto quando l'aeromodello cambia autonomamente la propria posizione di volo compiendo ad esempio una virata, salendo troppo o puntando il muso verso il basso, correggere la posizione di volo con gli appositi controlli.

Per una correzione minima della posizione di volo e per cambiamenti di direzione rispetto alla posizione normale, è sufficiente muovere di poco o brevemente gli stick di controllo sul trasmettitore.

c) Il volo in virata

Il volo in virata viene effettuato agendo inizialmente sul timone di direzione, inclinando su un fianco l'aeromodello. Quando l'aeromodello raggiunge la posizione obliqua desiderata, riportare il timone di direzione nella posizione centrale. Allo stesso tempo, tirando dolcemente lo stick di controllo del timone di quota, la virata viene eseguita mantenendo la quota raggiunta.

Quando l'aeromodello vola nella direzione desiderata, una piccola escursione del timone di direzione in posizione opposta permette di allineare nuovamente in orizzontale l'aeromodello e il timone di quota torna in posizione centrale.

Se in curva l'aeromodello perde quota, significa che lo stick di controllo del timone di quota è stato abbassato troppo poco. Se in curva l'aeromodello si sposta verso l'alto, significa che lo stick di controllo del timone di quota è stato abbassato troppo.

Se la curva è troppo ampia, significa che il timone di direzione è stato azionato troppo poco o non abbastanza a lungo. Se la curva è troppo stretta e l'aeromodello si inclina fortemente, significa che il timone di direzione è stato azionato troppo bruscamente o troppo a lungo.



Attenzione!

Durante il volo cercare sempre di mantenere una velocità sufficiente. Se si tira troppo lo stick di controllo del timone di quota, l'aeromodello diventa troppo lento e tende a rovesciarsi in avanti sul muso o lateralmente su un'ala.

Per questa ragione, all'inizio è consigliabile volare a un'altezza di sicurezza sufficiente, così da potersi abituare al comportamento di volo dell'aeromodello. Non permettere tuttavia che l'aeromodello si allontani troppo, per poter valutare con chiarezza in ogni momento la posizione di volo.

d) Trimming dell'aeromodello

Qualora l'aeromodello nel volo lineare mostri la tendenza a tirare sempre in una direzione, occorre correggere la posizione di folle del singolo timone mediante la regolazione del trim.

Timone di direzione:

Se l'aeromodello tende ad andare verso sinistra, spingere la leva di trim (vedere figura 2, pos. 5) verso destra finché l'aeromodello non riprende a volare dritto. Se l'aeromodello tira verso destra, eseguire una correzione del trim verso sinistra.

Timone di quota:

La leva di trim del timone di quota (vedere figura 2, pos. 3) dovrebbe essere impostata in modo tale che, con motore a piena potenza, l'aeromodello sale seguendo un angolo piatto, e con potenza ridotta del motore, l'aeromodello vola mantenendo la quota raggiunta.

La leva di trim per la funzione motore (vedere figura 2, pos. 10) dovrebbe trovarsi sempre in posizione centrale in modo da poter regolare il numero di giri in modo sicuro.

e) Il primo atterraggio

Come per il decollo, anche l'atterraggio deve avvenire sempre controvento.

Ridurre la potenza del motore e compiere grandi cerchi piani. Non tirare troppo forte il timone di quota in modo da ridurre gradualmente l'altezza di volo. Scegliere l'ultima virata prima della discesa in modo da avere abbastanza spazio a disposizione per l'atterraggio in caso di emergenza e che la direzione di volo non debba più essere corretta in modo significativo nella fase di discesa.

Se l'aeromodello vola sulla linea di atterraggio programmata, ridurre ulteriormente la potenza del motore e mantenere l'aeromodello in posizione orizzontale tramite il timone di quota. L'aeromodello dovrebbe continuare a perdere quota e volare verso il punto di atterraggio previsto alla fine della linea di terra calcolata.

In questa fase di volo critica verificare comunque sempre che la velocità di volo sia sufficiente e fare in modo che l'aeromodello non diventi troppo lento a causa di una riduzione eccessiva della potenza del motore o tirando troppo il timone di quota.

Il motore va spento appena prima dell'atterraggio, facendo atterrare l'aeromodello con l'elevatore completamente tirato.

Dopo l'atterraggio, in caso di necessità è possibile regolare la tiranteria del timone di direzione e di quota, in modo che l'aeromodello voli dritto e la leva di trim sul trasmettitore si trovi di nuovo nella posizione centrale.

13. Funzione Binding

Per consentire al trasmettitore e al ricevitore di funzionare insieme, tali dispositivi devono essere accoppiati con la stessa codifica digitale. Alla consegna, il trasmettitore e il ricevitore sono già collegati tra loro e sono pronti per essere utilizzati. Fondamentalmente, è necessario ripetere l'accoppiamento se si cambia il trasmettitore o il ricevitore o per eliminare eventuali malfunzionamenti.

→ Subito dopo l'accensione, il ricevitore cerca di ricevere un segnale valido dal trasmettitore. Se il trasmettitore viene spento o non viene accoppiato al ricevitore, dopo qualche istante il LED del ricevitore si spegne (vedere figura 19, pos. 2). Se il ricevitore è stato accoppiato correttamente, il LED diventa fisso quando riceve un segnale corretto dal trasmettitore.

Per eseguire la funzione di accoppiamento, procedere come indicato di seguito.

- Il trasmettitore e il ricevitore devono trovarsi nelle immediate vicinanze (circa 50 cm).
- Spegnerne il trasmettitore e il ricevitore.
- Collegare l'accumulatore di volo all'aeromodello in modo che dopo l'accensione il ricevitore sia alimentato.
- Con il ricevitore spento, premere e tenere premuto il tasto di binding (1).
- Accendere il ricevitore tenendo premuto il tasto. Il LED sul ricevitore (2) inizia a lampeggiare lentamente.
- Rilasciare il tasto di binding sul ricevitore.
- Quindi accendere il trasmettitore con l'interruttore on/off. Il LED sul ricevitore si spegne per circa 2 secondi e si illumina nuovamente dopo che l'abbinamento è stato effettuato correttamente.

I servi rispondono ora ai comandi del trasmettitore.

- Controllare infine la funzione e la portata del telecomando.

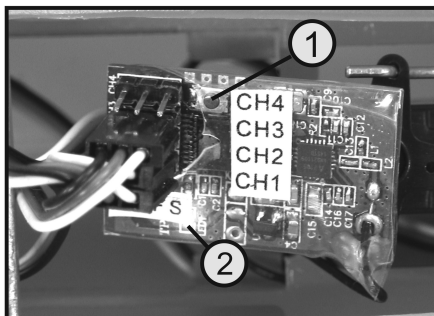


Figura 19

14. Manutenzione e cura

a) Osservazioni generali

A intervalli regolari, controllare i rinvii dei timoni e le funzioni di comando dei servi sull'aeromodello. Tutte le parti mobili devono potersi muovere facilmente, ma non devono aver gioco nel proprio alloggiamento.

A intervalli regolari, aggiungere una goccia di olio sul cuscinetto anteriore e posteriore dell'albero motore

Pulire esternamente l'aeromodello e il telecomando solo con un panno morbido e asciutto o con un pennello. Non utilizzare in alcun caso detergenti aggressivi o soluzioni chimiche, per evitare di danneggiare le superfici.

b) Sostituzione dell'elica

Durante un atterraggio può verificarsi che a causa del contatto con una pietra o un oggetto simile l'elica venga danneggiata e debba essere sostituita. A questo scopo, l'aeromodello viene fornito con un'elica di ricambio.

Innanzitutto rimuovere la punta nera di plastica (1) dello spinner. Rimuovere quindi la vite di bloccaggio (2) ed estrarre lo spinner (3) dal davanti.

Con un grande cacciavite piatto ora è possibile staccare la parte centrale dell'elica dall'albero motore.

Spingere infine la nuova parte centrale dell'elica (4) sull'albero.

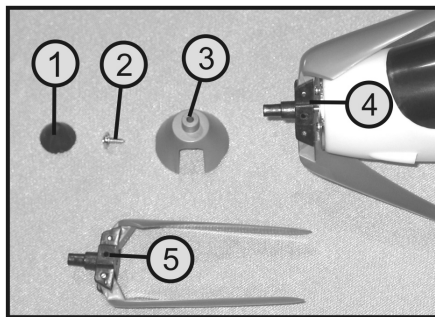


Figura 20



Attenzione!

La parte centrale non deve essere spinta troppo per evitare che tocchi le viti di fissaggio del motore.

Quando la parte centrale dell'elica è posizionata correttamente, fissarla con cianoacrilato a bassa viscosità. Lasciare cadere una goccia di colla nel foro (5) della parte centrale dell'elica.

Dopo aver spostato e avvitato lo spinner, riposizionarne la copertura.



Importante!

In caso di sostituzione di parti meccaniche, utilizzare solo pezzi di ricambio originali forniti dal costruttore. L'elenco delle parti di ricambio è disponibile sul sito Internet www.conrad.com nell'area di download relativa al prodotto specifico.

In alternativa, è possibile richiedere l'elenco delle parti di ricambio anche telefonicamente. Per i dati di contatto, vedere la sezione "Introduzione" all'inizio di questo manuale.

15. Risoluzione dei problemi

Anche se l'aeromodello e il telecomando sono stati costruiti secondo tecniche all'avanguardia, può accadere che si verifichino guasti o problemi. Di seguito sono pertanto riportati alcuni suggerimenti per l'eliminazione di eventuali problemi.

Problema	Soluzione
Il trasmettitore non reagisce.	<ul style="list-style-type: none">• Controllare le batterie o gli accumulatori del trasmettitore.• Verificare la polarità delle batterie o degli accumulatori.• Controllare l'interruttore di funzionamento.
Il trasmettitore si spegne automaticamente subito o dopo breve tempo.	<ul style="list-style-type: none">• Controllare le batterie o gli accumulatori del trasmettitore ed eventualmente sostituirli.
L'apparecchio ha una portata molto limitata.	<ul style="list-style-type: none">• Controllare le batterie o gli accumulatori del trasmettitore e dell'aeromodello.• Verificare la continuità elettrica e che l'antenna del ricevitore non sia danneggiata.• A scopo di test, posizionare diversamente l'antenna del ricevitore nell'aeromodello.
L'aeromodello non reagisce.	<ul style="list-style-type: none">• Verificare l'accumulatore di volo e il contatto del connettore sull'aeromodello.• Controllare le connessioni del ricevitore.• Ripetere l'accoppiamento di ricevitore e trasmettitore.
Il motore non gira.	<ul style="list-style-type: none">• Controllare l'interruttore di sicurezza.• Controllare l'accumulatore di volo.• Controllare il motore o il regolatore.• Controllare eventuali danni al cablaggio dell'aeromodello.
I servi emettono un ronzio.	<ul style="list-style-type: none">• Verificare la facilità di movimento dei comandi del timone.• Testare il servo senza comando.• Sostituire il servo.
Un servo non funziona.	<ul style="list-style-type: none">• Controllare il contatto del connettore sul ricevitore.• Controllare il servo su un'altra uscita del ricevitore.• A scopo di test, collegare un altro servo all'uscita difettosa del ricevitore.

16. Smaltimento

a) Prodotto



Gli apparecchi elettronici sono composti da materiali riciclabili e non devono essere smaltiti con i rifiuti domestici. Al termine del ciclo di vita, il prodotto deve essere smaltito in conformità con le norme di legge vigenti.

Rimuovere le batterie o gli accumulatori eventualmente installati e smaltirli separatamente dal prodotto.

b) Batterie/Accumulatori

L'utilizzatore finale è tenuto per legge (ordinanza sulle batterie) a riconsegnare tutte le batterie/gli accumulatori usati. È vietato lo smaltimento nei rifiuti domestici.



Batterie/accumulatori contaminanti sono etichettati con il simbolo che ne indica il divieto di smaltimento insieme ai rifiuti domestici. I simboli dei metalli pesanti rilevanti sono: Cd=Cadmio, Hg=Mercurio, Pb=Piombo (il simbolo è riportato sulla batteria o sull'accumulatore, per esempio sotto il simbolo del bidone della spazzatura riportato a sinistra).

Le batterie o gli accumulatori usati vengono ritirati gratuitamente nei punti di raccolta del proprio comune, nelle nostre filiali o in qualsiasi negozio di vendita di accumulatori.

Oltre ad assolvere un obbligo di legge, si contribuirà così alla salvaguardia dell'ambiente.

17. Dichiarazione di conformità (DOC)

Con la presente Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Straße 1, D-92240 Hirschau, dichiara che questo prodotto è conforme alla direttiva 2014/53/UE.

→ Il testo integrale della dichiarazione di conformità UE è disponibile al seguente indirizzo Internet:

www.conrad.com/downloads

Selezionare una lingua facendo clic sull'icona di una bandierina e immettere il numero d'ordine del prodotto nel campo di ricerca; a questo punto è possibile scaricare la dichiarazione di conformità UE in formato PDF.

18. Dati tecnici

a) Aeromodello

Tipo motore	380
Alimentazione	Accumulatore NiMH 8,4 V/600 mAh
Apertura alare	1200 mm
Lunghezza del corpo	870 mm
Peso	490 g

b) Trasmettitore

Intervallo di frequenza	2,4.....2,48 GHz
Potenza di trasmissione	<20 dBm
Numero di canali	4
Alimentazione	8 batterie/accumulatori AA/Mignon, 9,6 - 12 V/DC
Dimensioni (L x A x P).....	190 x 200 x 85 mm
Peso	482 g

c) Caricatore

Tensione di esercizio	100 - 240 V/AC, 50/60 Hz
Corrente di carica	250 mA

① Questa è una pubblicazione da Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, D-92240 Hirschau (www.conrad.com).

Tutti i diritti, compresa la traduzione sono riservati. È vietata la riproduzione di qualsivoglia genere, quali fotocopie, microfilm o memorizzazione in attrezzature per l'elaborazione elettronica dei dati, senza il permesso scritto dell'editore. È altresì vietata la riproduzione sommaria. La pubblicazione corrisponde allo stato tecnico al momento della stampa.

Copyright 2017 by Conrad Electronic SE.