

EXTREME FLIGHT

85" MXS 50cc ARF

Manuel d'assemblage



Copyright 2020 Extreme Flight RC

Félicitations pour votre achat de l'Extreme Flight RC 85" MXS ARF ! Spécialement conçu pour la multitude de moteurs 50-60cc sur le marché, cette toute nouvelle cellule est le complément parfait à ces vénérables centrales électriques qui ont été négligées pendant trop longtemps. Notre équipe de conception a commencé avec un objectif très spécifique avec un examen attentif du poids, de la surface de l'aile et des paramètres de performance pour s'assurer que nous livrions la machine de performance légère ultime de 50 cm3. Nous sommes heureux d'annoncer que nos nobles objectifs pour cette cellule ont non seulement été atteints, mais dépassés !

La machine 3D basse et lente ultime, le MXS 85" excelle également dans les régimes de vol XA et de précision. Avec une surface de contrôle réduite, le MXS

est un gros minou et fait un excellent dépliant sportif. Augmentez les tarifs et préparez-vous à être surpris par le potentiel vraiment illimité de cette cellule!

Le MXS de 85" est chargé de fonctionnalités, y compris l'utilisation avancée de composites pour une cellule super solide, rigide, mais légère, des longerons d'aile en fibre de carbone, un train principal, un ensemble de roue arrière, des tubes d'aile et de stab. Il dispose d'une aile et d'un stab amovibles en 2 pièces avec de nouveaux mécanismes de libération rapide pour permettre une installation et une panne rapides sur le terrain de vol. Le MXS est disponible en 2 schémas de couleurs Oracover haute visibilité avec des couleurs de fond à contraste élevé et un ensemble de matériel de qualité professionnelle comprenant de véritables Les ascenseurs et les ailerons sont pré-articulés et les lignes de charnière sont scellées avec Oracover, facilitant un montage rapide. Les modélistes expérimentés devraient être en mesure de terminer l'assemblage en quelques soirées de temps d'atelier détendu.



Veillez prendre quelques instants pour lire ce manuel d'instructions avant de commencer l'assemblage. Nous avons décrit une méthode rapide, claire et facile pour assembler cet avion et vous familiariser avec ce processus vous aidera à une construction rapide et facile.

Veillez lire le paragraphe suivant avant de commencer l'assemblage de votre avion!

CE N'EST PAS UN JOUET! Des blessures graves, la destruction de biens ou même la mort peuvent résulter d'une mauvaise utilisation de ce produit. Extreme Flight RC vous fournit, le consommateur, un kit de composants d'avion de très haute qualité, à partir duquel vous, le consommateur, assemblerez un modèle volant. Il est hors de notre contrôle de surveiller l'avion fini que vous produisez. Extreme Flight RC n'acceptera ou n'assumera en aucun cas la responsabilité des dommages résultant de l'utilisation de ce produit assemblé par l'utilisateur. Cet avion doit être piloté conformément au code de sécurité AMA. Il est fortement recommandé de rejoindre l'Academy of Model Aeronautics afin d'être correctement assuré et de faire fonctionner votre modèle uniquement sur les terrains de vol sanctionnés par l'AMA. Si vous n'êtes pas prêt à accepter TOUTE la responsabilité de l'utilisation de ce produit, veuillez le retourner immédiatement au lieu d'achat.

Extreme Flight RC, Ltd. garantit que ce kit est exempt de défauts de matériaux et de fabrication pendant une période de 30 JOURS à compter de la date d'achat. Toutes les demandes de garantie doivent être accompagnées du reçu original daté. Cette garantie est étendue à l'acheteur initial du kit d'avion uniquement.

Extreme Flight RC ne garantit en aucun cas son appareil contre le flottement. Nous avons soumis ces avions aux essais en vol les plus exténuants imaginables et nous n'avons connu aucun flottement des gouvernes. Une sélection de servo et une configuration de liaison appropriées sont absolument essentielles. Des servos inadéquats ou une configuration de liaison incorrecte peuvent entraîner un flottement et éventuellement la destruction complète de votre avion. Si vous n'êtes pas expérimenté dans ce type de configuration de liaison ou si vous avez des questions concernant les choix de servo, veuillez nous contacter à info@extremeflightrc.com ou au 770-887-1794. Il est de votre responsabilité de vous assurer de la navigabilité de votre modèle.

Quelques conseils pour réussir

1. Nous sommes très satisfaits du niveau de savoir-faire affiché par les constructeurs de notre usine. À travers des centaines de vols d'essai exténuants contenant des manœuvres auxquelles aucun avion ne devrait être soumis, notre prototypes sont restés rigides et complètement en état de navigabilité. Cela dit, il nous est impossible de inspecter chaque joint de colle dans l'avion. Prenez quelques minutes et appliquez un peu de CA sur les zones à forte contrainte tels que les plateaux de montage de servo d'aileron, le support de train d'atterrissage, les goupilles anti-rotation, les nervures de racine d'aile et de couteau, etc.
2. Ayant survécu au voyage à mi-chemin autour du monde tout en subissant plusieurs changements climatiques, il n'est pas rare que quelques plis se développent dans le revêtement. N'ayez pas peur ! Ce ne sont pas des fabricants défauts et s'enlèvent facilement avec un peu de chaleur. Utilisez un fer à sceller pour passer sur toutes les coutures, les rayures et des pointes acérées dans le schéma de couverture. Vous voudrez peut-être appliquer une goutte de vernis à ongles transparent au bout de toutes les pointes pointues pour les empêcher de se soulever. Pour éliminer les plis, utilisez un tee-shirt 100 % coton ou un chiffon en microfibre et votre pistolet thermique et chauffez le revêtement tout en frottant doucement le revêtement sur le bois avec le t-shirt ou le tissu. Veillez à ne pas utiliser trop de chaleur car le revêtement peut trop rétrécir et commencer à se soulever sur les bords. Prenez votre temps, et une belle peinture comme la finition est réalisable.
3. Au moment où votre avion arrivera à votre porte, il aura été manipulé par un grand nombre de personnes. Parfois, il y a de petites bosses ou imperfections sur certaines surfaces. Une méthode efficace pour restaurer ces imperfections à leur état d'origine consiste à utiliser une aiguille hypodermique à pointe très fine pour injecter une goutte d'eau sous le matériau de revêtement et dans les creux du bois. Appliquez de la chaleur sur la zone avec un fer à sceller et l'imperfection disparaîtra. Des marques plus profondes peuvent exiger que ce processus être répété plusieurs fois pour obtenir le résultat souhaité, mais vous serez surpris de voir à quel point bien cette technique marche.
4. **NE LÉSINEZ PAS SUR LES SERVOS!** Votre avion est équipé de très grandes gouvernes qui dévient bien plus de 45 degrés. Une grande puissance d'asservissement est nécessaire pour éviter le flottement et maintenir la déviation pour les manœuvres. Nous recommandons absolument l'utilisation de servos METAL GEARED avec un minimum de 400 onces. pouces de couple.
5. Utilisez un époxy de haute qualité pour installer les guignols composites. Nous recommandons fortement l'utilisation de la formule Pacer Z-Poxy 30 minutes. Nous utilisons cette colle depuis de nombreuses années sans aucun échec.
6. Vous pouvez ajouter un cordon de colle RC-56 Canopy à l'intersection de la verrière/trappe et de son cadre en bois pour plus de solidité et de résistance aux vibrations. **NE PAS UTILISER CA** ici car cela embuera la verrière.
7. Votre avion est construit à l'aide de techniques de construction très modernes et est très léger pour sa taille. Comme pour toute machine haute performance, une inspection et un entretien réguliers sont indispensables. Alors que démonter votre avion après une session de vol, faites très attention et inspectez les joints de colle, les liaisons et un revêtement lâche pour s'assurer que la cellule est saine. Quelques minutes passées à le faire aideront à s'assurer longévité de la cellule.
8. **Assurez-vous de mettre une goutte de frein-filet Loctite bleu sur chaque boulon de cet avion!** Ne pas le faire peut vous coûter votre avion! Cela inclut les vis du bras de servo!
9. Le processus d'assemblage de base de l'Extra est très similaire à celui de nos 50cc et avion 100 cm3. Certaines des photos de ce manuel peuvent provenir d'une version précédente de l'avion si nous déterminé que l'étape d'assemblage était illustrée plus clairement sur ces photos.

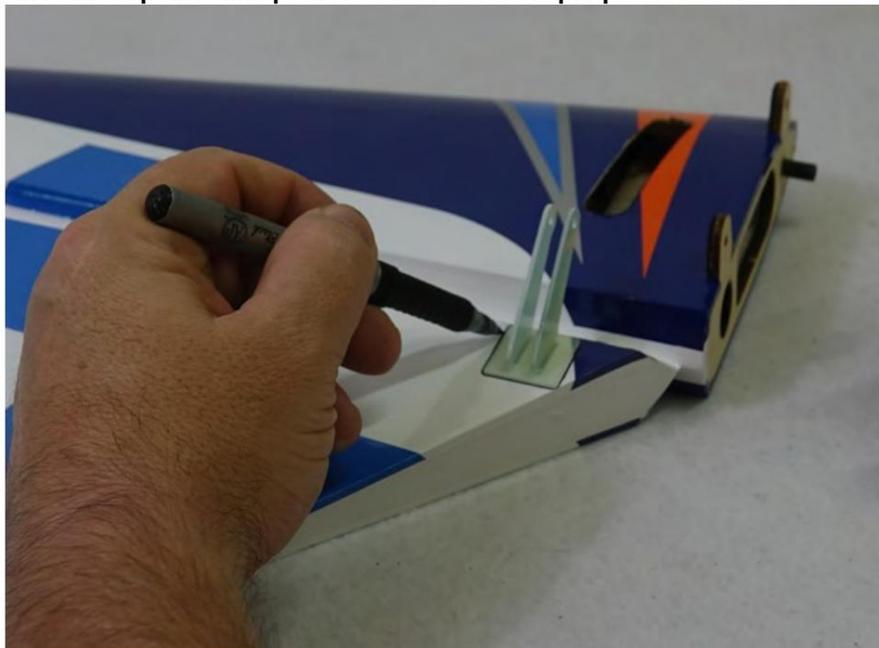
Si des réparations s'avèrent nécessaires, les couleurs Ultracote utilisées sont les suivantes :

Schéma de couleurs blanc/rouge/noir/anthracite/argent : True Red-#HANU866, White-# HANU870, Pearl Charbon-#HANU846, Argent-#HANU881, Noir-#HANU874

Schéma de couleurs jaune vif/bleu profond/argenté/bleu nuit/jaune Cub : Cub Yellow-#HANU884
Bleu nuit - # HANU885, argent - # HANU881, jaune vif - # HANU872, bleu profond - # HANU873

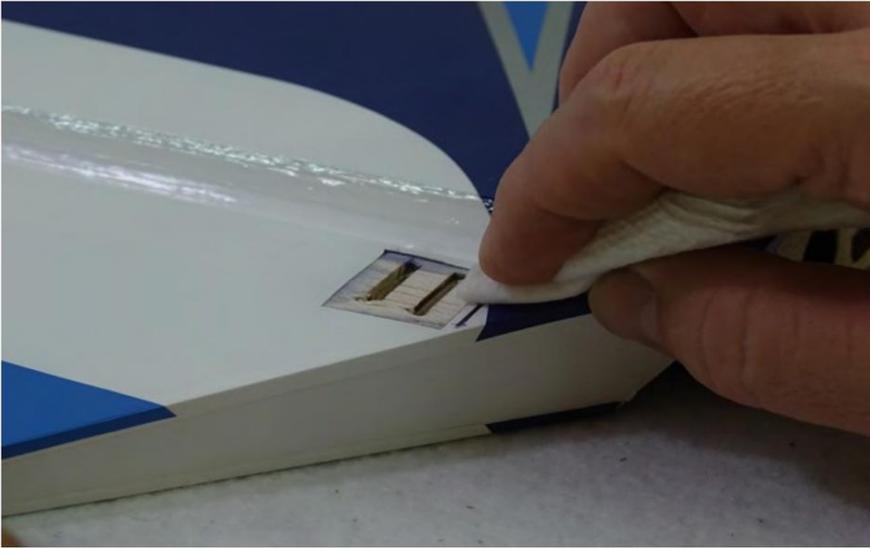
Étant donné que le MXS de 85pouces (et la plupart de nos autres modèles à l'échelle géante) sont désormais pré-articulés et que les espaces de charnière sont scellés, la tâche la plus fastidieuse du processus d'assemblage a été éliminée. Cela laisse une quantité très minime de collage pour l'assembleur, qui consiste à installer les guignols composites dans les ailerons, les gouvernes de profondeur et le gouvernail, seules les charnières du gouvernail devant être collées. Pour cette raison, nous vous recommandons de passer la première heure environ du montage à effectuer cette tâche. Après cela, Le reste du processus d'assemblage consiste à installer des composants dans et sur la cellule.

1. Localisez les guignols et plaques de base appropriés pour chaque surface de vol. Placez les 2 guignols de commande dans la plaque de base et insérez-les soigneusement dans les fentes prédécoupées de la surface de commande. Utilisez un feutre à pointe fine pour tracer autour de la plaque de base.



2. Retirez l'assemblage du cornet et utilisez votre lame n° 11 pour retirer le revêtement de l'intérieur de la ligne d'encre que vous avez tracée autour de la base du cornet de commande. Essayez la ligne d'encre avec une serviette en papier imbibée d'alcool dénaturé.





3. Poncez la partie des cornes qui sera insérée dans l'élévateur avec du papier de verre.



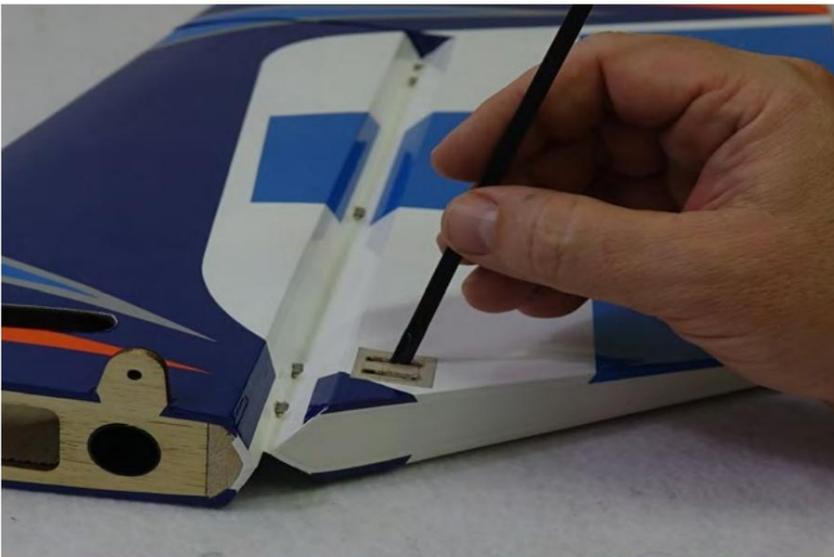
4. Localisez votre époxy, le gobelet de mélange, une vieille tige de poussée avec laquelle mélanger et une longueur de serre-câble en nylon pour appliquer l'époxy. Nous utilisons Pacer 30 minutes Z-poxy depuis plus de 2 décennies avec d'excellents résultats et aucun échec de liaison et nous recommandons fortement ce produit.



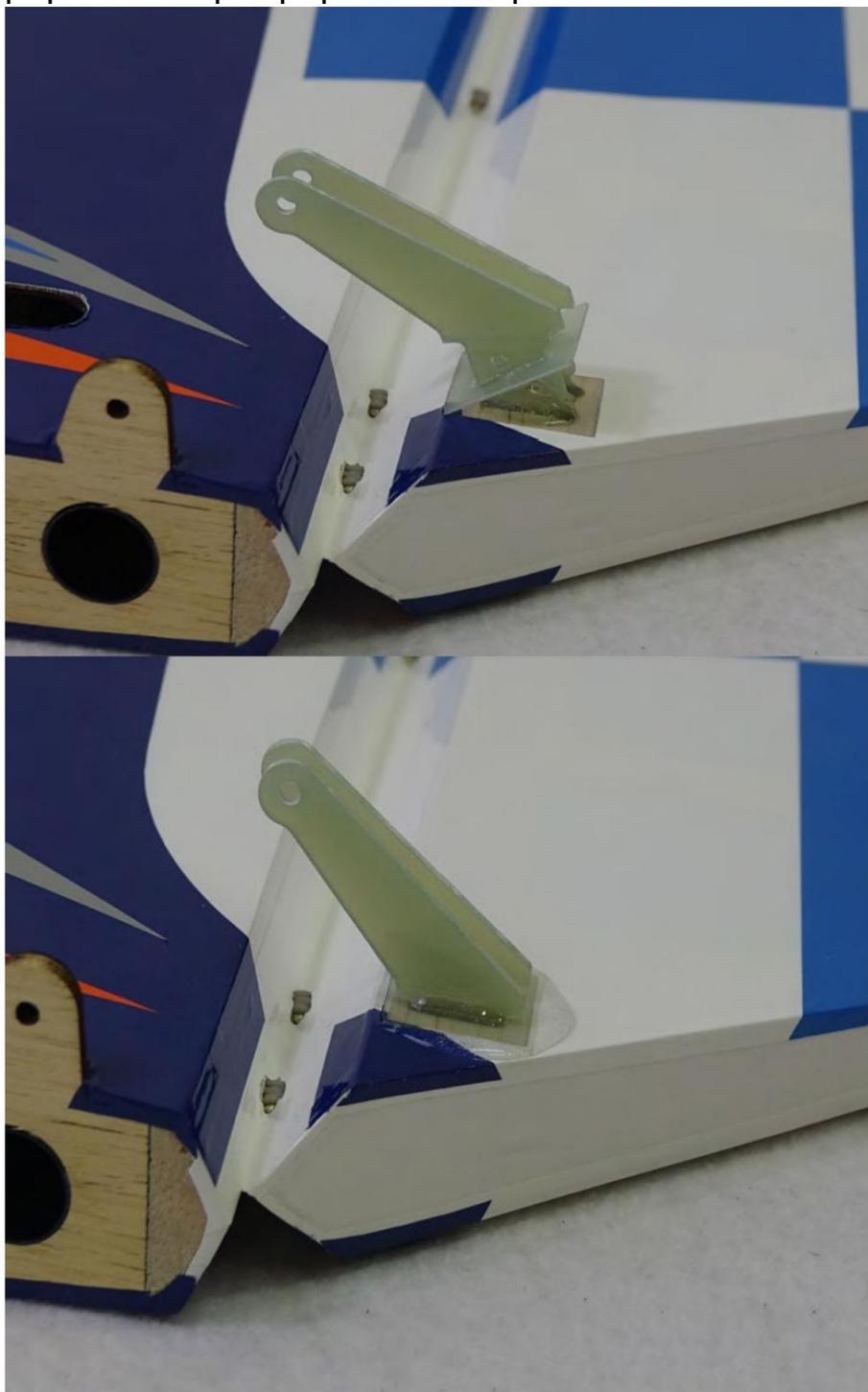
5. Mélangez un lot généreux d'époxy en prenant soin d'utiliser à parts égales de la résine et du durcisseur.



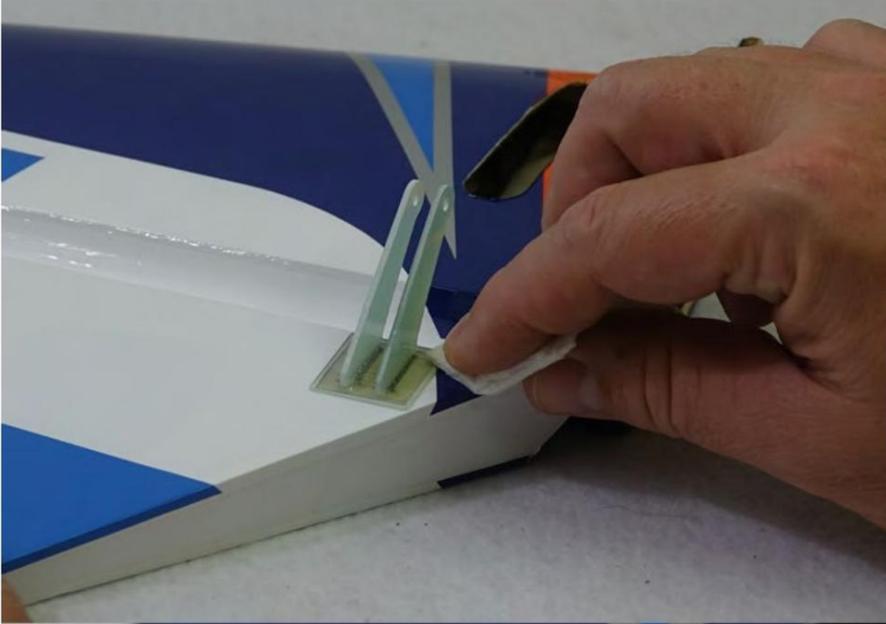
6. Utilisez l'attache de câble en nylon pour appliquer de l'époxy sur les fentes et bien enduire les guignols de commande des deux côtés de chaque guignol.



7. Insérez les guignols de commande dans les fentes et assurez-vous que les guignols sont correctement calés contre la plaque de base et que la plaque de base est à plat contre la surface de commande.

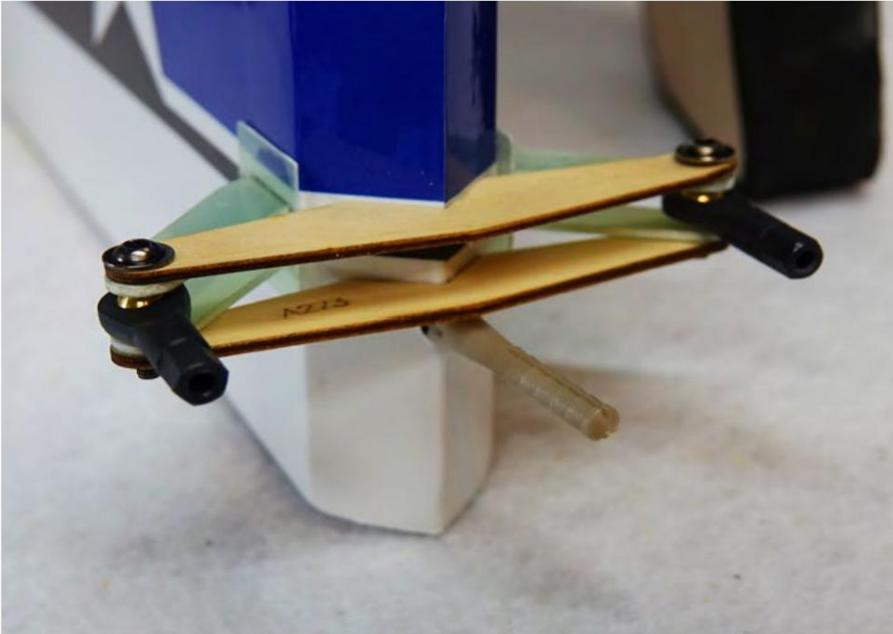


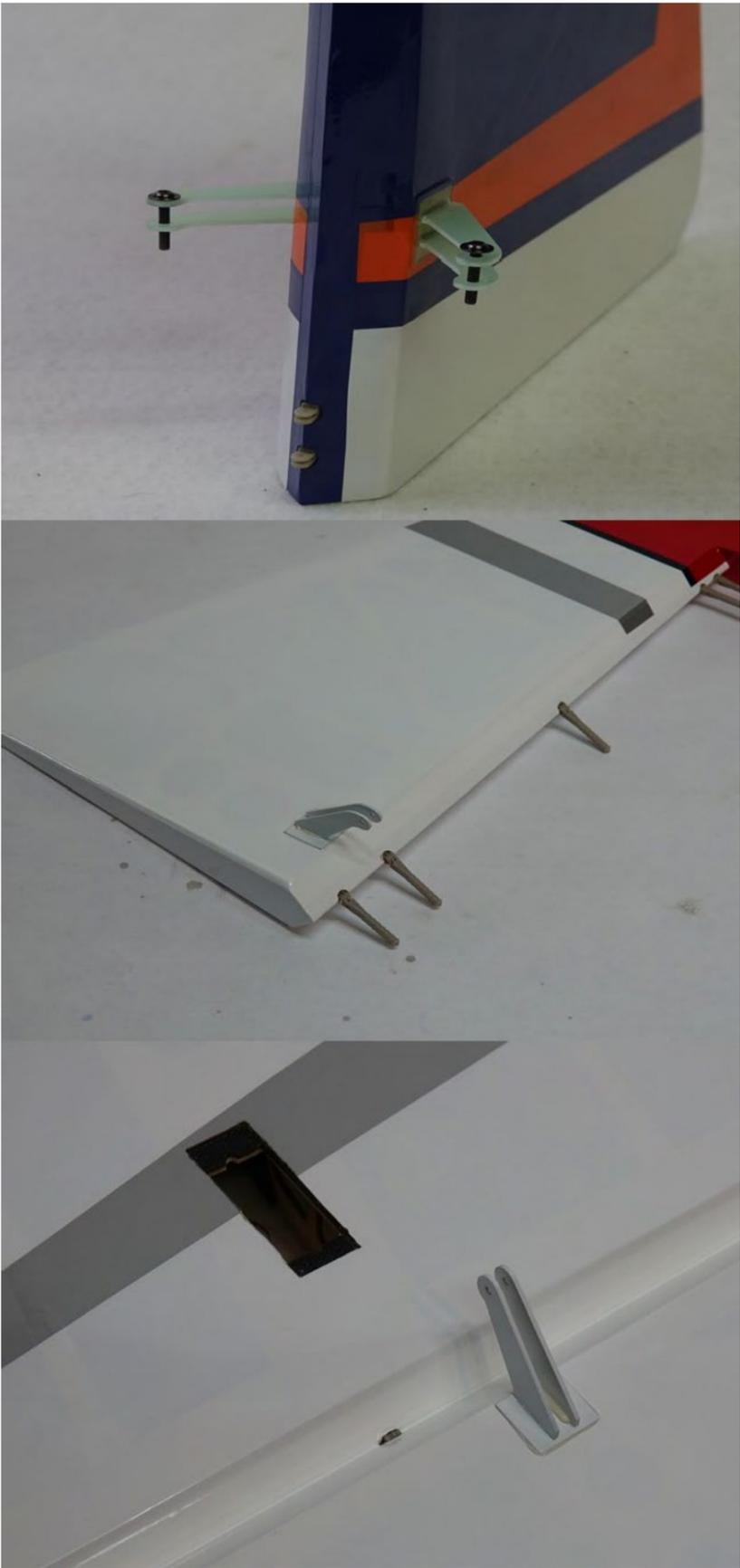
8. Essuyez l'excès d'époxy avec une serviette en papier imbibée d'alcool dénaturé, en vous assurant de bien nettoyer la zone. Insérez un boulon de 3 mm et un lien à billes en position et confirmez le bon alignement avant que l'époxy ne prenne.



9. Répétez ce processus pour l'autre moitié du stab, les guignols de commande d'aileron et les guignols de commande de direction.

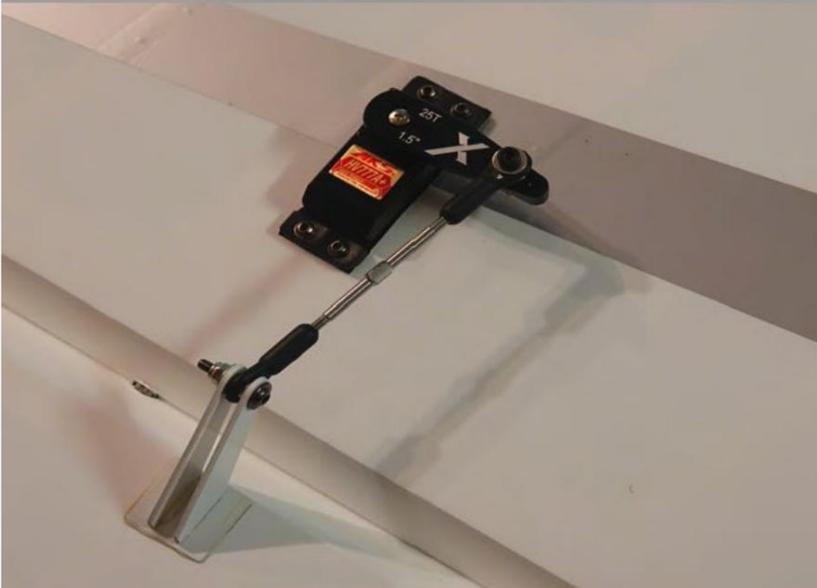
***** VEUILLEZ NOTER ***** l'actionnement du gouvernail tirant-tirant avec le servo de gouvernail monté dans le plateau de gouvernail sous la verrière est recommandé pour les moteurs légers de 50 cc afin d'obtenir un bon équilibre. Si vous utilisez un 60cc plus lourd ou une configuration de moteur électrique avec de grandes batteries LiPo 12S, le servo de gouvernail peut être monté à l'arrière du fuselage. Cette décision déterminera si vous utilisez un ensemble de klaxon de commande unique pour l'actionnement du gouvernail push-pull ou une configuration à double klaxon pour le pull-pull. Assurez-vous d'utiliser le gabarit en contreplaqué inclus pour vous assurer que les cornes de commande du gouvernail sont correctement alignés





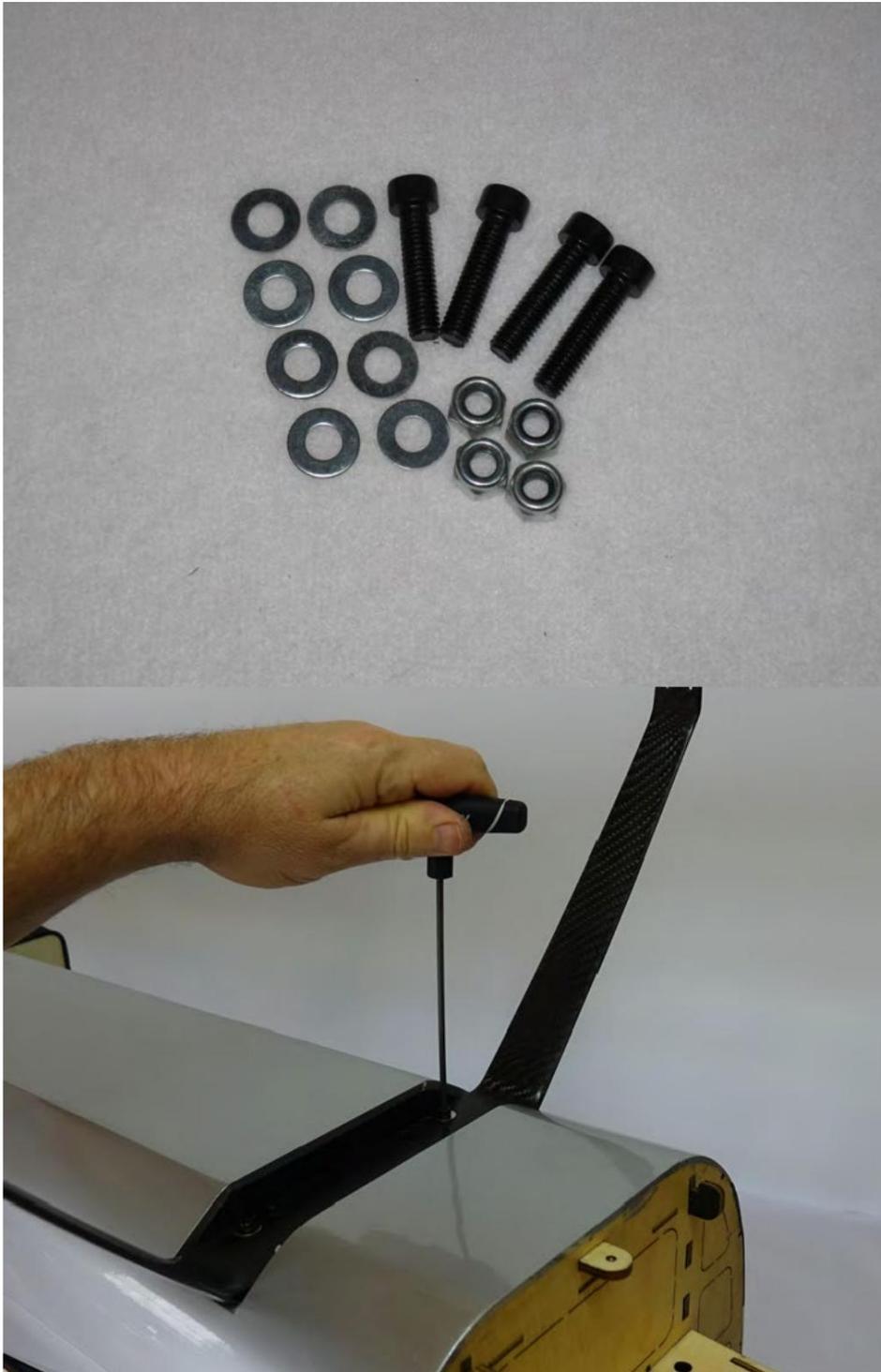
10. Assemblez et installez les œillets de montage du servo. Connectez une rallonge de servo EF 20 AWG à chaque câble de servo d'aileron (fixez avec une gaine thermorétractable ou un clip de sécurité pour servo EF) et installez les servos de profondeur et d'aileron à leurs emplacements désignés. Nous vous recommandons fortement d'utiliser les vis servo à tête creuse Extreme Flight pour monter vos servos. La cannelure de sortie des servos des servos de profondeur et d'aileron doit être orientée vers l'avant du modèle.

11. Localisez les composants de tringlerie de l'ensemble de matériel et les bras de servo recommandés pour chaque surface. Enfilez une rotule à chaque extrémité des poussoirs de tendeur fournis. Installez les tringleries pour les gouvernes de profondeur et les ailerons comme illustré à l'aide des fixations de 3 mm fournies. Assurez-vous d'utiliser les petites entretoises coniques entre le bras de servo en aluminium et la rotule pour éviter le grippage. Pour l'élévateur, utilisez le trou de montage de 1,75" sur le bras EF de 2". Pour les ailerons, utilisez le trou de 1,25" dans le bras EF de 1,5". Cela garantira un avantage mécanique maximal et la meilleure résolution d'asservissement.



Assemblage du fuselage

12. Nous allons commencer par installer le train d'atterrissage. Localisez le train d'atterrissage principal en fibre de carbone, les boulons de 4 à 4 mm, les contre-écrous et les rondelles. Insérez l'engrenage dans la fente située au bas du fuselage dans la fente. Fixez le train d'atterrissage avec 4 boulons de 4 mm, des rondelles et des contre-écrous à insert en nylon en insérant les boulons et les rondelles à travers l'engrenage en carbone et les supports d'engrenage en aluminium à l'intérieur du fuselage. Sécurisé avec les contre-écrous à insert en nylon de 4 mm.



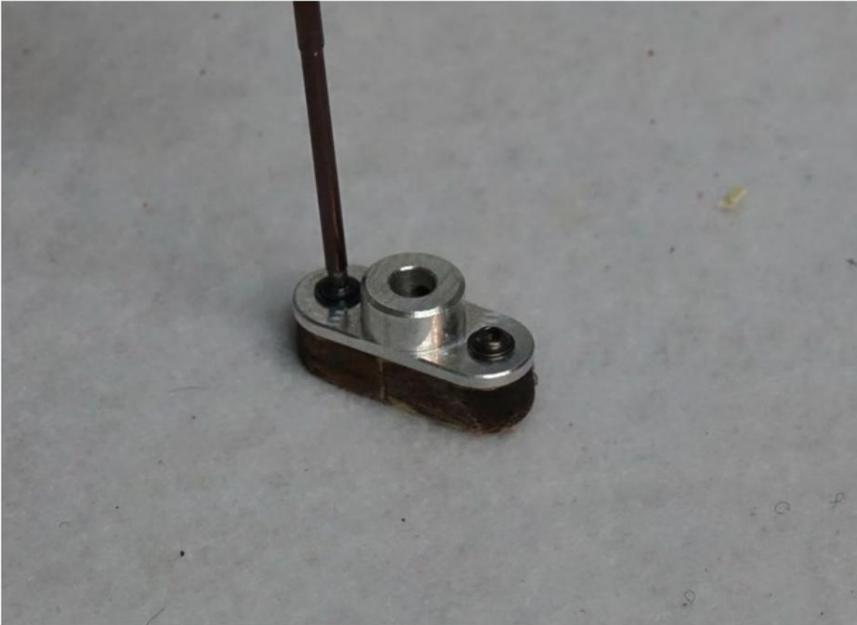
13. Les carénages du train d'atterrissage ajoutent une belle touche d'échelle à l'avion. Faites glisser le carénage sur le train et contre le fuselage. Fixez le carénage au pignon avec de la colle silicone "Goop". Utilisez du ruban bleu pour peintres pour fixer les carénages jusqu'à ce que l'adhésif prenne.



14. Localisez les 2 essieux, les 2 écrous de blocage, les 2 roues, les 4 colliers de roue, les 2 supports de pantalon extérieurs et les entretoises en contreplaqué et les 2 pantalons de roue de l'ensemble de quincaillerie. Placez la partie fileté de l'essieu à travers le trou du train d'atterrissage, placez une rondelle sur l'essieu et fixez l'essieu avec un écrou de blocage



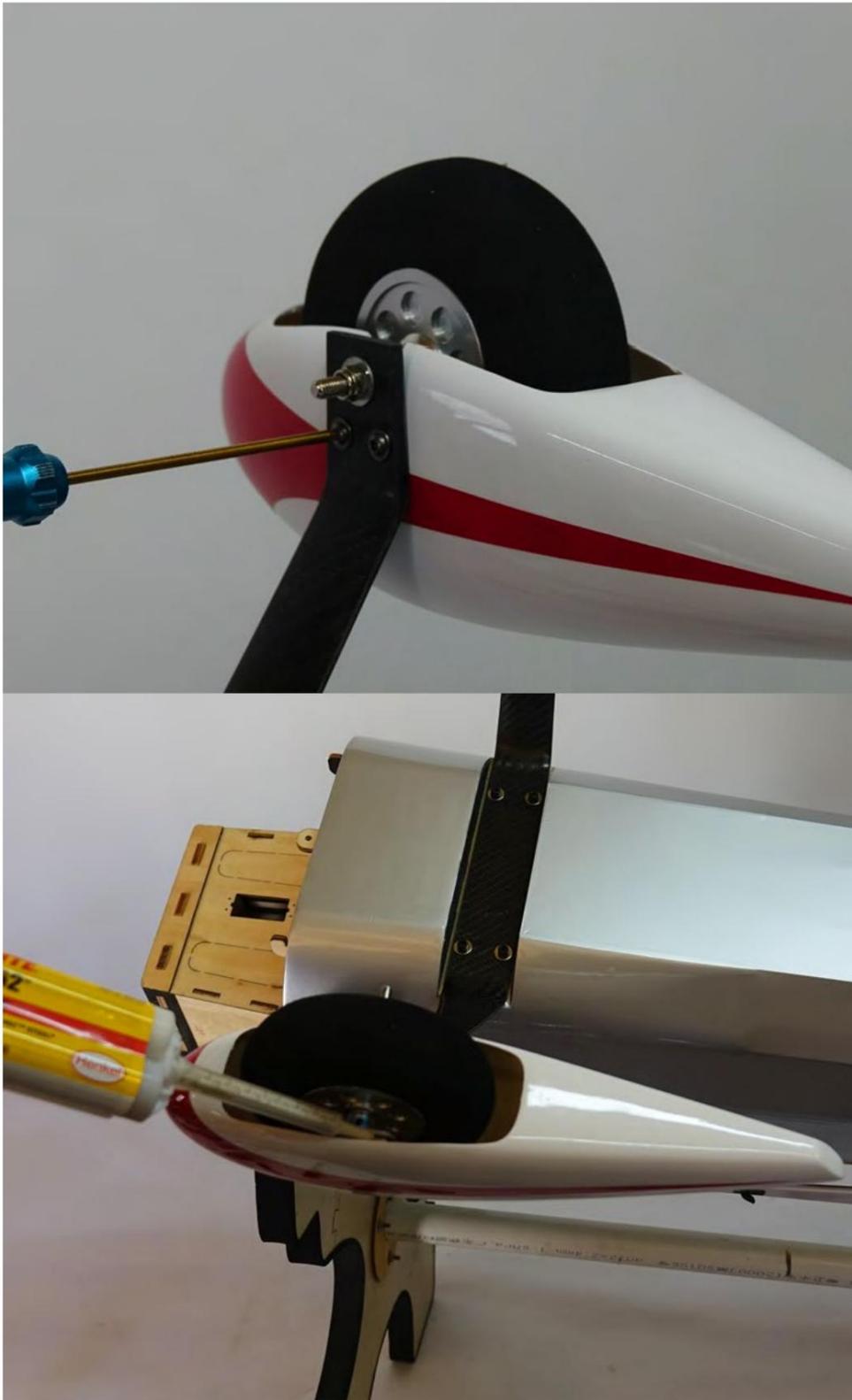
15. Utilisez votre outil rotatif et une meule ou une lime pour créer un point plat sur l'essieu pour que le collier de roue et les vis de réglage du support de pantalon de roue puissent s'asseoir contre. Fixez le support d'essieu en aluminium à l'entretoise en contreplaqué avec les vis à bois fournies.



16. Faites glisser un collier de roue sur l'essieu, suivi de la roue, puis du support de pantalon de roue. Poussez le support de pantalon de roue aussi loin que possible sur l'essieu et serrez la vis de réglage, puis ajustez la position du collier de roue pour positionner correctement la roue sur l'essieu, comme illustré.

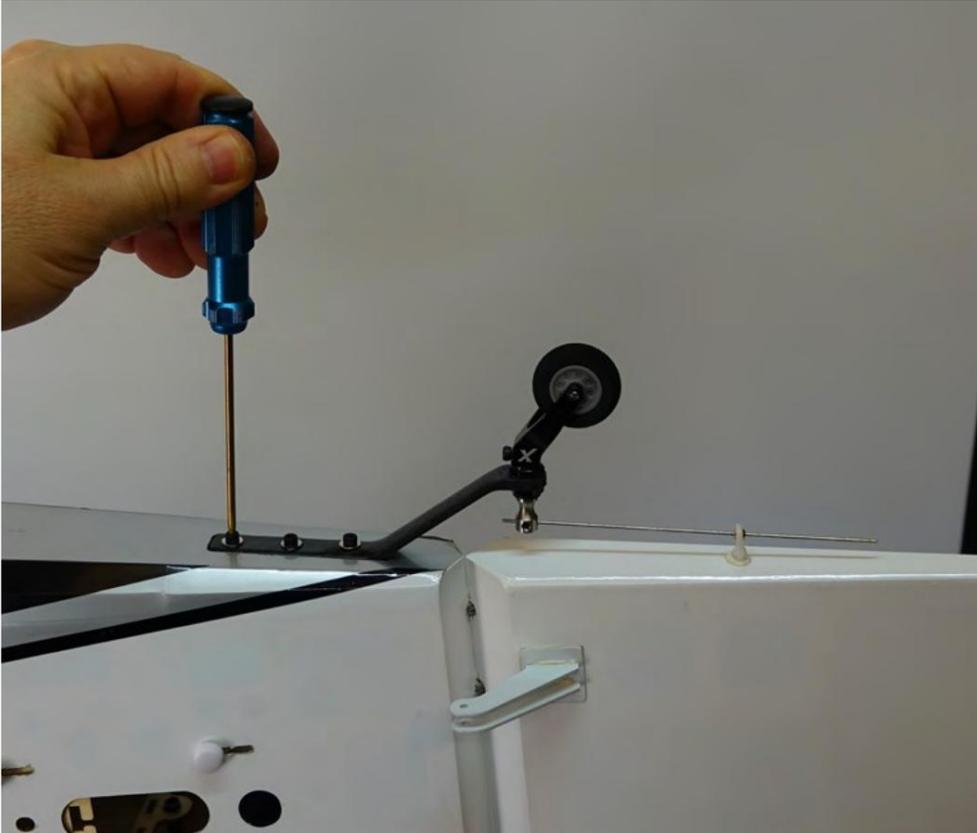


17. Faites glisser le pantalon de roue en position et fixez-le avec 2 boulons et rondelles de 3 mm insérés dans l'engrenage en carbone et dans les écrous borgnes du pantalon de roue. Assurez-vous d'utiliser du frein-filet sur les boulons! Retirez le pantalon du bloc de support en contreplaqué et posez un cordon d'époxy sur la surface du contreplaqué pour faire adhérer le bloc à la paroi du pantalon de roue. Cela ajoute une énorme quantité de force et de rig

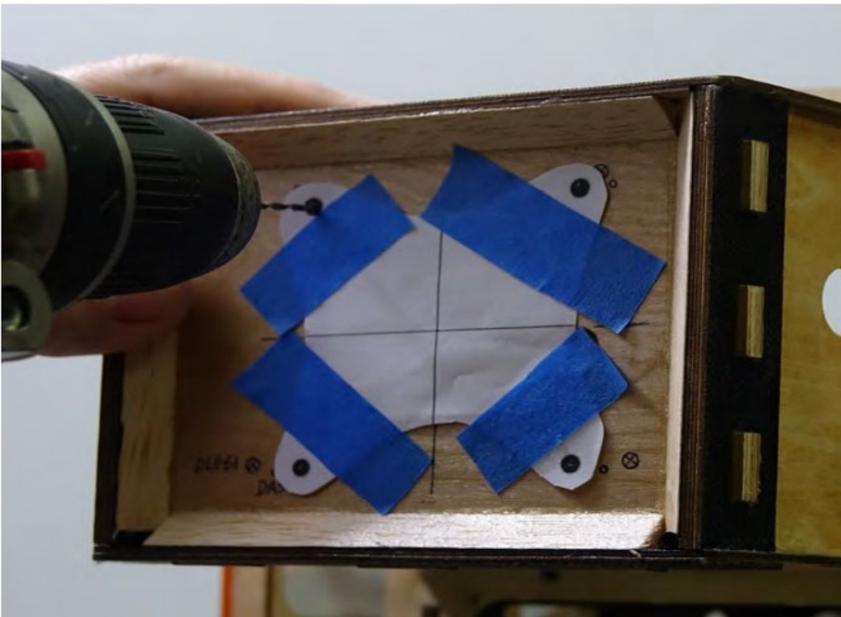
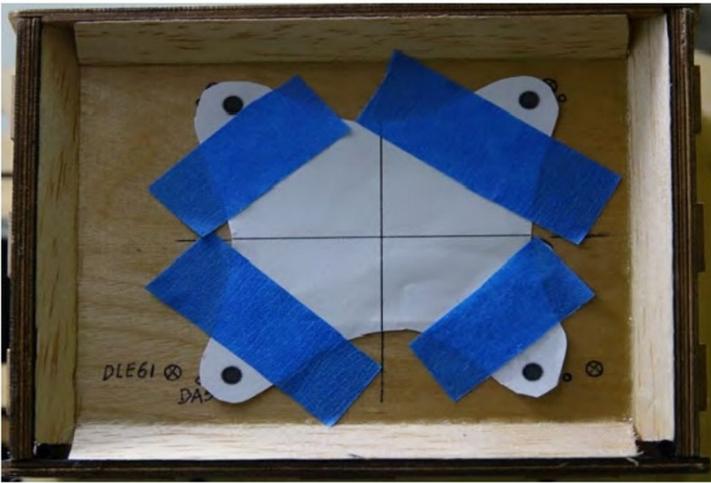


18. Ensuite, installons le gouvernail sur le fuselage. Collez d'abord les charnières dans le gouvernail avec de l'époxy et laissez durcir. Utilisez une tige de poussée pour appliquer de l'époxy dans les trous du poste de gouvernail et poussez le gouvernail en position et essuyez tout excès d'époxy avec une serviette en papier et de l'alcool dénaturé.

19. Percez un trou dans le bas du gouvernail à 3 pouces en arrière de l'avant du biseau pour accepter la rotule du bras de barre. Fixez la rotule avec de l'époxy. Une fois sec, faites glisser le bras de barre dans le trou de la liaison à rotule et fixez l'ensemble de roue arrière au fusible avec les boulons de 3 mm fournis. Encore une fois, assurez-vous d'utiliser du frein-filet bleu sur tous les boulons!



20. Ensuite, installons le moteur. Nous avons rendu ce processus très facile. Si vous utilisez un DA-50, DA-60, GP-61 ou DLE-61, des marques de perçage sont gravées au laser sur la face du pare-feu (veuillez noter que le modèle de montage DLE-61 est légèrement différent de celui du DLE-55). Si vous utilisez un autre moteur ou moteur électrique, téléchargez simplement un modèle sur leur site Web et collez-le en place sur les marques de centrage gravées au laser à l'avant du pare-feu. Percez à l'emplacement des trous de montage. Pour de meilleurs résultats, j'utilise toujours un alésoir pointu pour marquer avec précision le centre des trous, puis je commence à percer avec un foret de 1/16" et je continue avec des forets progressivement plus gros jusqu'à ce que j'obtienne le bon diamètre de trou. Cela garantit que le trou est percé avec précision, au bon endroit et fait un trou beaucoup plus net dans le contreplaqué.

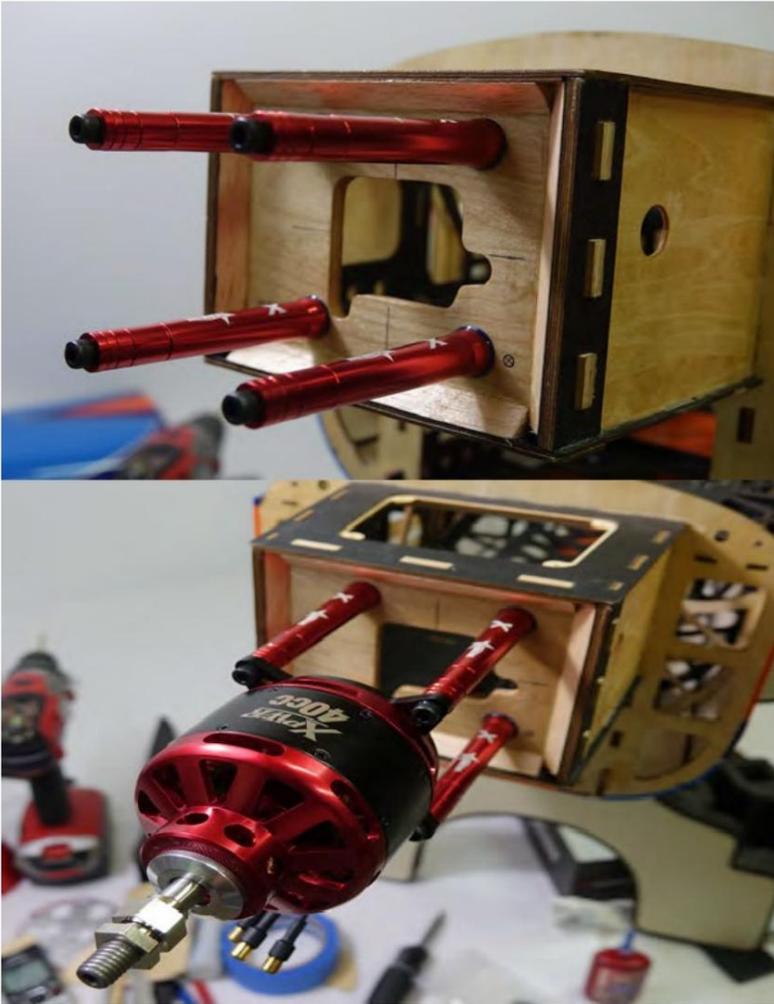


21. La distance entre la face avant du boîtier du moteur et la rondelle d'entraînement du moteur est de 172 mm ou 6,8 pouces (c'est la longueur du DLE-61, le plus long des moteurs recommandés). Parce que le DA-50 est le moteur recommandé, nous avons inclus un ensemble d'entretoises en aluminium usiné à utiliser conjointement avec les entretoises de 2,5" fournies avec le DA-50 pour obtenir l'espacement approprié.



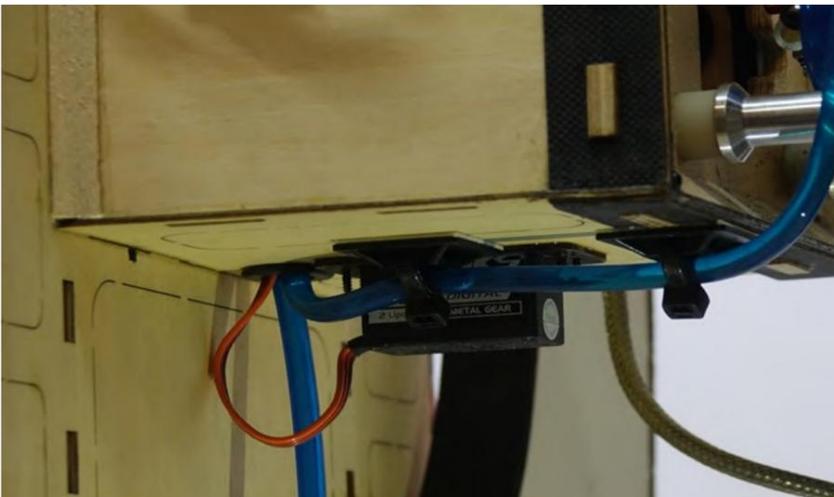
22. Les photos suivantes montrent le GP-61 et le Xpwr 40 montés sur une cellule de 85". Nous avons utilisé un Blazing Monture Star DA-60 pour le GP-61 (ils partagent le même schéma de montage) et la pleine longueur Blazing Star Ensemble d'entretoises XXL pour obtenir l'espacement approprié avec le Xpwr 40. Vous remarquerez peut-être que nous avons utilisé une scie à métaux pour retirer 1" du tuyau de descente du silencieux pour faciliter le montage du capot.



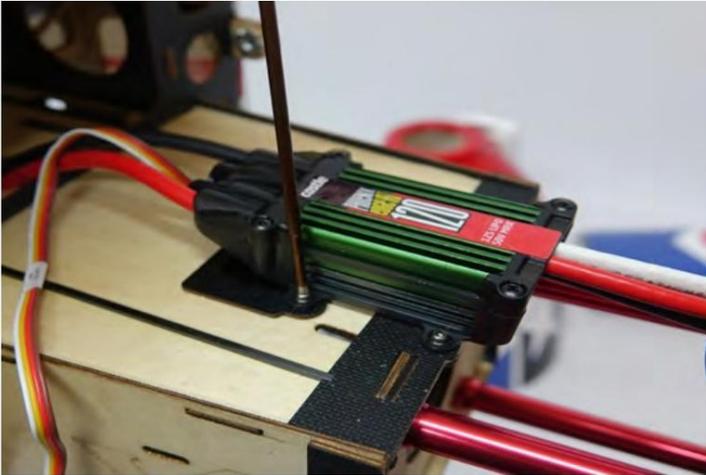


*****Veuillez noter que nous avons retiré les panneaux gravés au laser dans l'ancien F1 de notre cellule électrique pour permettre à l'air de refroidissement d'atteindre les batteries*****

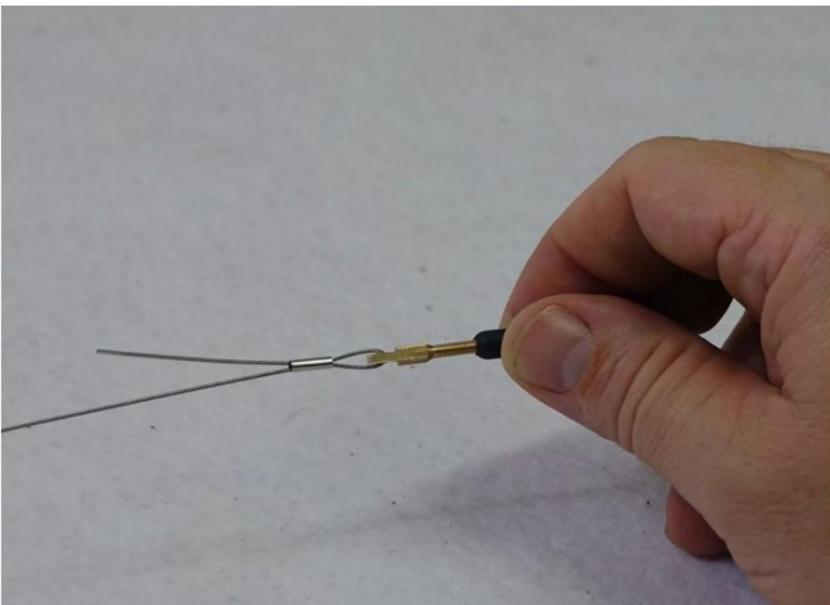
23. Il y a un trou au bas du boîtier du moteur pour monter votre servo d'accélérateur. Cet emplacement correspond au bras d'accélérateur sur la plupart des moteurs monocylindres et fournit un tir direct du bras de servo au bras d'accélérateur. Certaines marques de moteurs peuvent nécessiter un emplacement différent. Si vous utilisez le DA-50, montez le servo à l'emplacement prévu et fabriquez la tringlerie d'accélérateur à partir des composants fournis.

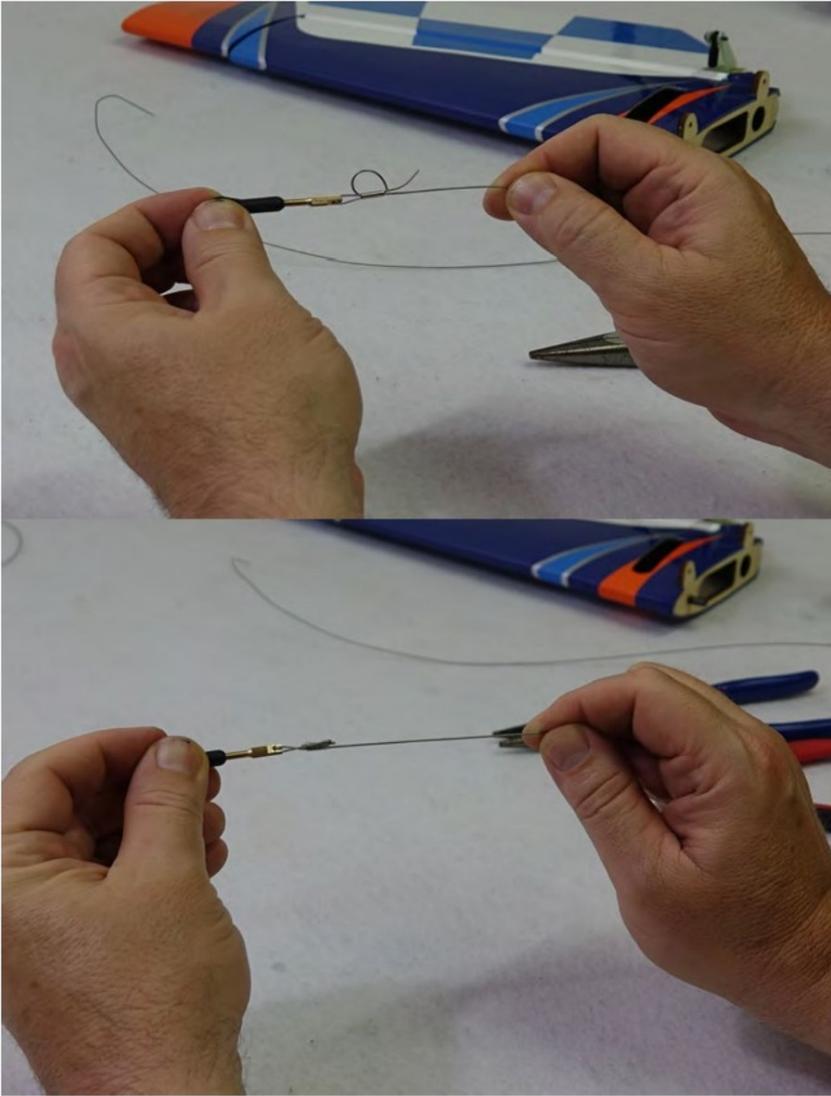


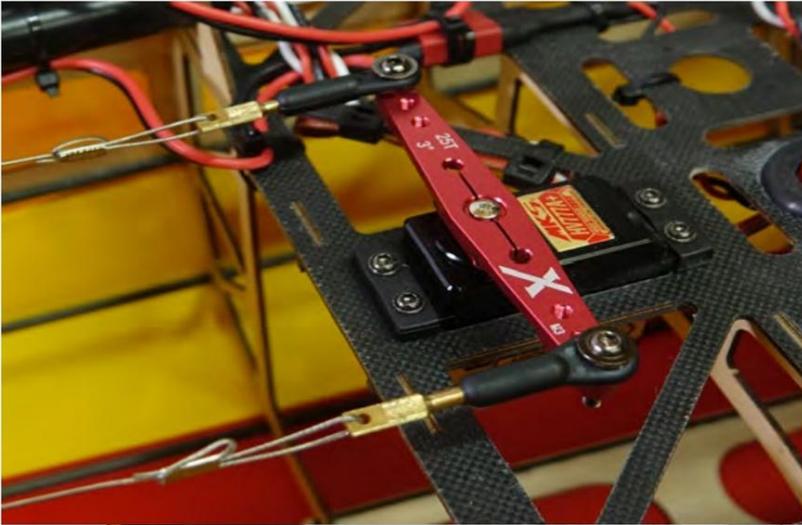
24. Si vous utilisez un moteur électrique, nous vous recommandons de monter l'ESC au bas du boîtier moteur avec des vis, des attaches de câble en nylon ou des bandes Velcro.



25. Si vous utilisez un moteur léger de 50 cc comme le DA-50, montez votre servo de gouvernail dans le plateau de servo sous la verrière à l'aide du matériel de montage fourni par le fabricant. Pour une géométrie correcte, utilisez le bras de gouvernail Extreme Flight 3" pull-pull avec les câbles croisés. Assemblez la tringlerie du câble pull-pull comme indiqué en insérant l'extrémité du câble pull-pull dans l'un des tubes à sertir en aluminium. Insérez le câble dans le trou du raccord en laiton et revenez dans le tube à sertir. Enroulez le câble une fois de plus dans le tube à sertir et serrez-le. Utilisez un outil de sertissage ou un ensemble de pinces coupantes pour sertir soigneusement le tube à plusieurs endroits, en prenant soin de ne pas couper le tube de sertissage et le câble. Répétez cette opération pour les 3 autres extrémités de câble et installez-les sur le bras de servo et les guignols de commande à l'aide du matériel de 3 m





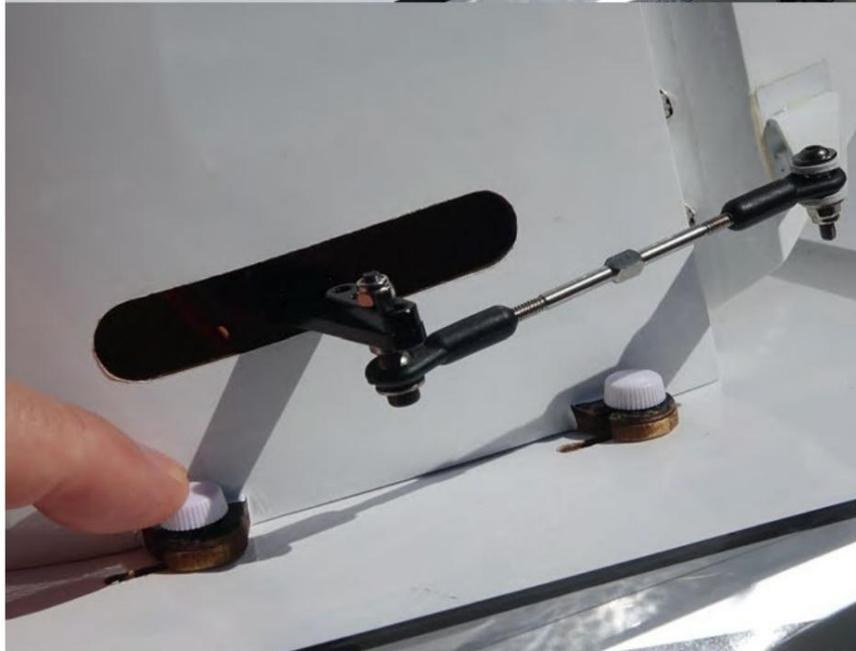


26. Si vous utilisez un moteur de 60 cc ou un gros moteur électrique avec des batteries LiPo haute capacité, montez le servo de direction à l'emplacement prévu à l'arrière du fuselage avec la cannelure de sortie montée vers l'arrière de l'avion. Vous devrez monter votre tringlerie de gouvernail sur le côté intérieur du bras de servo pour un dégagement suffisant, comme illustré. Un bras servo de 1,5 pouce fournira une déviation complète du gouvernail avec un contrôle de déplacement activé dans le menu de votre émetteur.

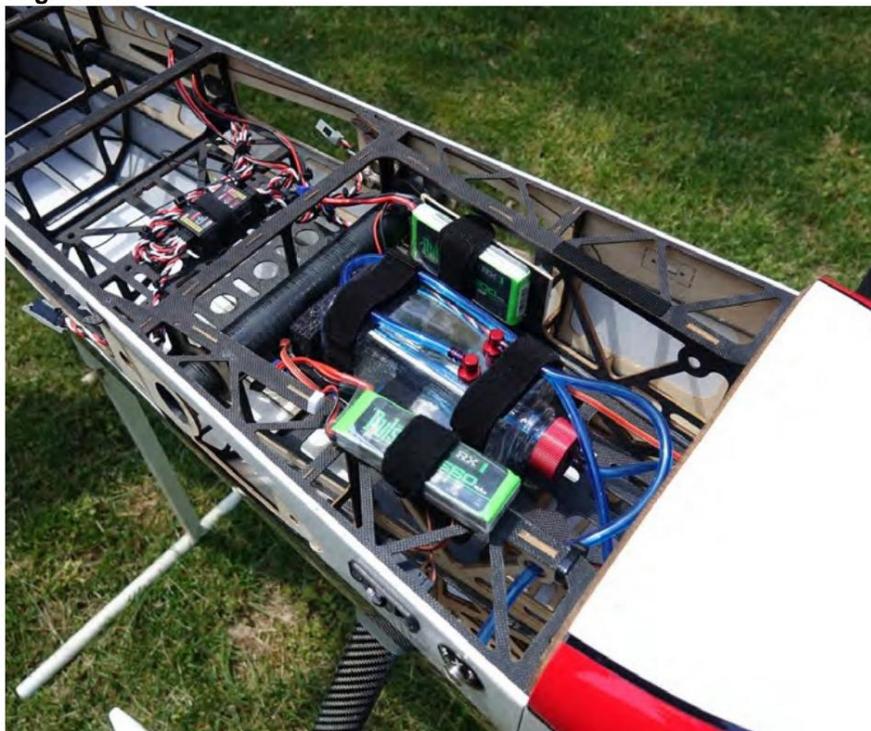


27. Si vous prévoyez de garder vos stabs attachés au fuselage pendant le transport, une rallonge de servo de 36" 20 Awg est assez longue. Si vous prévoyez de retirer les stabs, vous devrez utiliser une rallonge de 48". Fixez l'extension au câble du servo de profondeur avec un clip de sécurité EF Servo ou une gaine thermorétractable.

28. Le MXS 85" utilise un nouveau système de montage rapide qui permet d'installer ou de retirer rapidement l'ensemble stab/élévateur sans outils. Les vis à oreilles montent sur un système de chariot coulissant qui, lorsqu'elles sont déplacées vers la position avant, permettent aux stabs de être glissé en place. Les boulons sont ensuite poussés vers l'arrière en position et serrés. La vis moletée avant a un joint torique qui s'insère dans un évidement dans la languette de montage avant. Cela empêche le chariot de glisser vers l'avant lorsque la vis moletée est serrée. Pour retirer simplement desserrez la vis moletée arrière de quelques tours pour dégager la languette. La vis moletée avant nécessitera quelques tours supplémentaires pour que le joint torique dégage la languette.



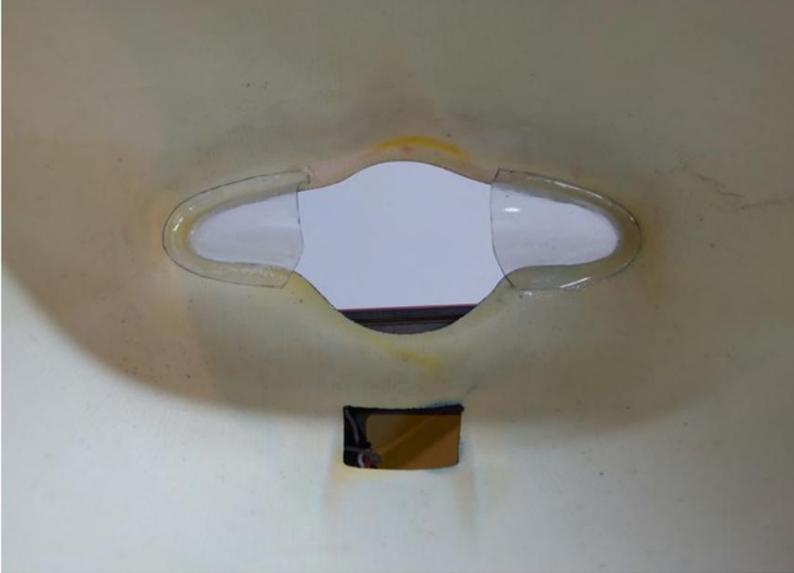
29. Si vous utilisez un moteur à essence de 50 à 60 cm³, installez un réservoir Flowmaster de 17 onces sur le plateau du réservoir et raccordez-le à la conduite de carburant bleue EF Flowmaster. Il y a une ouverture découpée au laser pour accepter également un point de carburant EF. l'image suivante montre l'emplacement de notre réservoir, des batteries et du récepteur qui a fourni le centre idéal de la gravité.



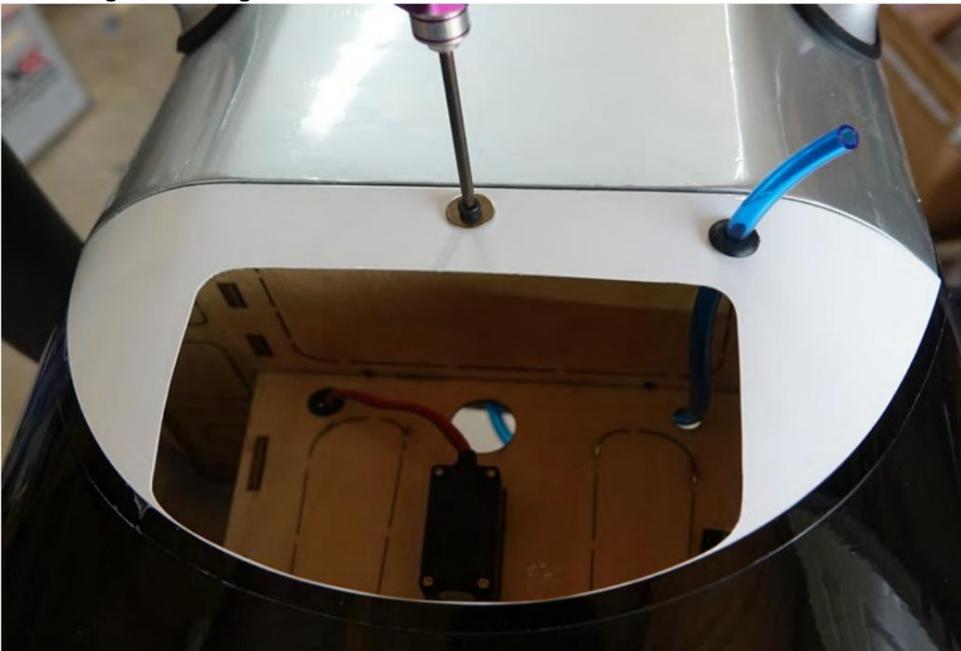
30. Montez votre allumage sur le côté intérieur du couvercle du boîtier du moteur et fixez le couvercle avec 4 vis. Prochain utiliser un outil rotatif pour découper le capot afin de dégager la culasse, les silencieux et faire une sortie d'air. Prend une minute pour ajouter du CA épais ou de l'époxy à l'intersection du capot et de l'anneau de capot en contreplaqué.

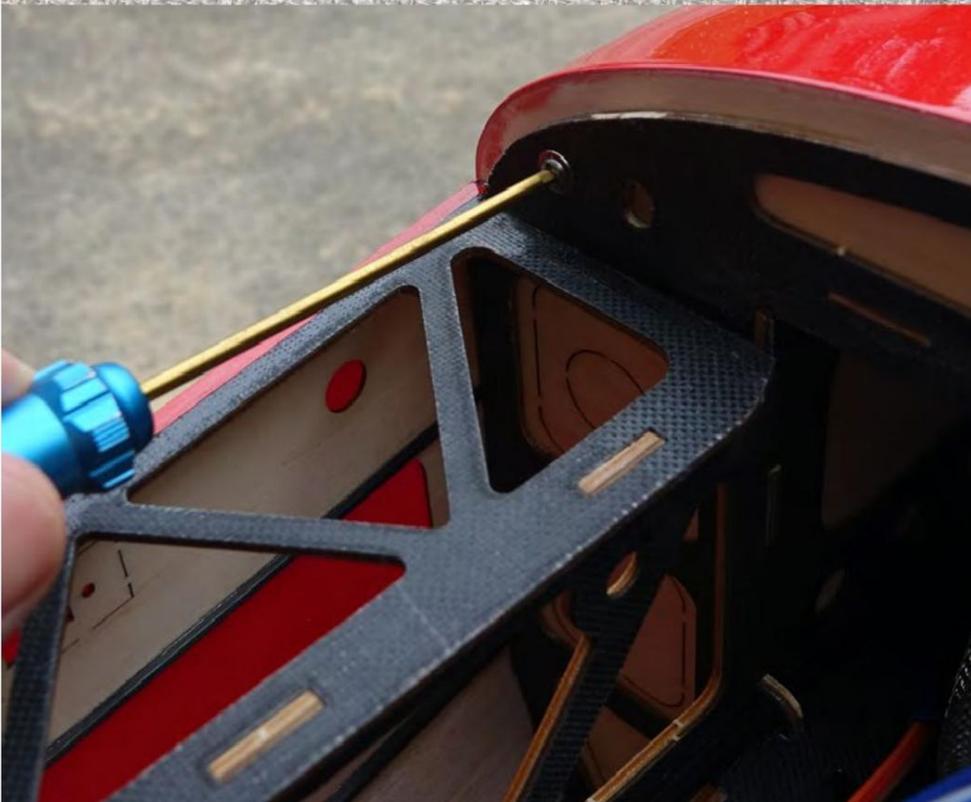


31. Il y a un ensemble de déflecteurs en plastique transparent inclus à utiliser pour les configurations électriques pour diriger l'air sur le moteur. Coupez et taillez les déflecteurs et collez-les aux entrées du capot avec du Goop ou du CA moyen.



32. Fixez le capot au fuselage en insérant un boulon de 3mm à travers le bas du capot et dans l'écrou borgne du bas du fuselage, ainsi que 2 boulons de 3mm insérés dans le support F1 et dans les écrous borgnes du capot. Utilisez du frein-filet bleu sur les 3 boulons! L'usine a inclus un assortiment d'œilletons en caoutchouc que vous pouvez utiliser pour éviter que votre conduite de carburant ne se frotte. Vous pouvez voir sur cette photo que nous en avons utilisé quelques-uns pour le tuyau de carburant et le câble du servo des gaz. Il y a aussi 2 grands œilletons pour le trou sur le côté du boîtier du moteur où sortira le fil de la bougie d'allumage.





33. Installez votre choix d'hélice (si vous utilisez le DA-50, nous recommandons fortement l'hélice en fibre de carbone Falcon 23x8) et le spinner en fibre de carbone Extreme Flight 4 ". Nous avons des spinners disponibles qui sont peints pour correspondre à ces schémas de couleurs.

34. Installez vos interrupteurs (il y a des emplacements suggérés pour le montage des interrupteurs gravés au laser sur les côtés du fuselage visibles de l'intérieur du fuselage), les batteries et le récepteur. Dans notre prototype piloté avec le GP-61, nous avons monté nos batteries de chaque côté du réservoir de carburant pour un équilibre correct.

Nous avons utilisé des batteries de récepteur Pulse, 2S 2550mah pour l'allumage et 3600mah pour les servos/récepteurs.

35. Les ailes sont fixées au fuselage à l'aide d'un tout nouveau système de levier de montage rapide. Il y a un goujon en acier monté dans la racine de l'aile. L'aile est glissée sur le tube d'aile en fibre de carbone et contre le côté du fuselage et le levier à l'intérieur du fuselage est poussé en place, capturant le goujon. Il s'agit d'un système très sécurisé qui permet un montage et un démontage rapide de votre modèle sur le terrain de vol.



36. Votre MXS comprend un ensemble de générateurs de force latérale (SFG) ainsi que 2 entretoises transparentes à installer entre les SFG et l'extrémité de l'aile pour les empêcher d'interférer avec le mouvement des ailerons. Ils doivent être installés à l'aide des vis à oreilles blanches fournies, vissées dans les trous du SFG, à travers l'entretoise transparente et dans les écrous aveugles préinstallés dans le bout de l'aile.

37. La verrière est fixée au fuselage à l'aide des 2 verrous à ressort à l'arrière de la verrière et de deux de nos nouveaux verrous de verrière Carbon Lock au milieu de la verrière. Appliquez une légère pression vers le bas sur la verrière lorsque vous enclenchez les loquets de la verrière Carbon Lock.



Ceci termine l'assemblage du 85" MXS. Comme dernière étape, nettoyez l'ensemble de l'avion avec un nettoyant pour vitres, appliquez votre choix de graphismes, puis appliquez une couche de cire en spray et polissez la finition à haute brillance avec un chiffon en microfibre. Mon produit préféré pour cela est Eagle One Wet Wax AS-U-DRY, disponible dans la section automobile de la plupart des Wal-Marts, K-marts, Sears, Target, etc. avoir l'air si brillant, c'est ma méthode.

Réglage et réglages Outre

l'assemblage de base, c'est la partie la plus importante de la préparation de votre avion pour le vol. Cela peut aussi prendre le plus de temps, mais une fois que votre avion est correctement composé, vous conviendrez que c'était du temps bien dépensé.

La plage du centre de gravité commence à l'arrière du tube d'aile et s'étend à 1" derrière celui-ci.

L'un des meilleurs moyens d'affiner le CG de votre avion est le test de ligne à 45 degrés. Pilotez l'avion devant vous de gauche à droite (ou de droite à gauche si vous préférez) à plein régime. Tirez l'avion dans une ligne ascendante à 45 degrés et établissez cette ligne. Faites rouler l'avion sur le dos, neutralisez l'ascenseur et faites très attention à ce que fait l'avion. Idéalement, l'avion continuera sur cette ligne pendant plusieurs centaines de pieds avant de commencer à se stabiliser lentement. Si l'avion baisse immédiatement le nez et plonge vers le sol, c'est qu'il a du nez. S'il commence à grimper à l'envers vers la vitesse, il est lourd sur la queue. Il n'est pas nécessaire que le MXS soit trop lourd à l'arrière pour effectuer des manœuvres 3D.

Jets de surface de contrôle Je

vous recommande fortement d'acheter un compteur de jet qui mesure en degrés. Il existe plusieurs unités disponibles dans le commerce. Ces unités sont d'une grande aide pour la configuration et battent définitivement la méthode « qui a l'air à peu près correcte ». Pour tout type de vol de précision, des surfaces qui parcourent des distances égales sont indispensables. Les courses de surface de contrôle suivantes sont celles que j'utilise sur mon propre MXS. Il s'agit d'un bon point de départ, mais ce n'est en aucun cas le seul moyen de configurer le MXS. Commencez ici, puis ajustez en fonction de vos préférences et de votre style de vol.

Ascenseur: 10 à 12° à faible débit, 18 à 20% exponentiel,
tout ce que vous pouvez obtenir pour un débit élevé, 50 à 60% exponentiel

Aileron : 18-20 degrés à faible taux, 30-40 % exponentiel tout ce que
vous pouvez obtenir pour un taux élevé, 50-60 % exponentiel

Gouvernail : 20 degrés à faible taux, 50 % exponentiel tout
ce que vous pouvez obtenir pour un taux élevé, 60 à 70 % exponentiel.

Encore une fois, ce n'est qu'un point de départ. Ajustez à votre guise.

Merci encore pour votre achat de l'Extreme Flight RC 85" MXS ARF. J'espère que vous apprécierez assembler et piloter le vôtre autant que j'ai le mien.

Rendez-vous sur le terrain de vol!

Chris Hinson

Extreme Flight RC