



AT10II

(DSSS&FHSS)



Manuel d'instructions

CE FCC RoHS

* Veuillez noter que ce manuel sera mis à jour régulièrement et veuillez visiter RadioLink site officiel pour télécharger la dernière version.

Merci d'avoir acheté la télécommande 12 canaux RadioLink AT10II.

Pour profiter pleinement des avantages de ce produit et garantir la sécurité, veuillez lire attentivement le manuel et configurer l'appareil conformément aux instructions.

Si des problèmes sont détectés pendant le processus de fonctionnement, l'une ou l'autre des méthodes énumérées ci-dessous peut être utilisée comme technologie en ligne Support.

1. Envoyez des e-mails à after_service@radiolink.com.cn ou after_service1@radiolink.com.cn et nous répondrons votre question au plus tôt.
2. Envoyez-nous un MP sur notre page Facebook ou laissez des commentaires sur notre page Youtube
3. Si le produit est acheté auprès du distributeur local, vous pouvez également lui demander une assistance et une réparation selon vos préférences.

Tous les manuels et firmwares sont disponibles sur le site officiel de RadioLink www.radiolink.com et plus de tutos sont téléchargés. Ou suivez notre page d'accueil Facebook et Youtube pour rester à l'écoute de nos dernières nouvelles.



PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ

N'utilisez jamais les modèles dans des conditions météorologiques défavorables. Une mauvaise visibilité peut entraîner une désorientation et une perte de contrôle du modèle des pilotes.

N'utilisez jamais ce produit dans une foule ou dans des zones illégales.

Vérifiez toujours tous les servos et leurs connexions avant chaque course. Veuillez toujours à éteindre le récepteur avant l'émetteur. Pour assurer la meilleure communication radio, veuillez profiter du vol/de la conduite dans l'espace sans interférence comme un câble haute tension, une station de base de communication ou une tour de lancement.

AVERTISSEMENT

Ce produit n'est pas un jouet et ne convient PAS aux enfants de moins de 18 ans. Les adultes doivent garder le produit hors de portée des enfants et soyez prudent lorsque vous utilisez ce produit en présence de enfants.

De l'eau ou de l'humidité peut pénétrer à l'intérieur de l'émetteur par les interstices de l'antenne ou du joystick et provoquer une instabilité du modèle, même hors de contrôle. Si courir par temps humide (comme le jeu) est inévitable, utilisez toujours des sacs en plastique ou un tissu imperméable pour couvrir l'émetteur.

Déclaration FCC

Cet équipement a été testé et déclaré conforme aux limites d'un appareil numérique de classe B, conformément à la partie 15 des règles de la FCC. Ces limites sont conçues pour fournir une protection raisonnable contre les interférences nuisibles dans une installation résidentielle. Cet équipement génère des utilisations et peut émettre de l'énergie de radiofréquence et, s'il n'est pas installé et utilisé conformément aux instructions, peut causer des interférences nuisibles aux communications radio. Cependant, rien ne garantit que des interférences ne se produiront pas dans un

installation. Si cet équipement cause des interférences nuisibles à la réception radio ou télévision, ce qui peut être déterminé en éteignant et en rallumant l'équipement, l'utilisateur est encouragé à essayer de corriger l'interférence par une ou plusieurs des mesures suivantes :

- Réorientez ou déplacez l'antenne de réception.
- Augmenter la distance entre l'équipement et le récepteur.
- Branchez l'équipement dans une prise sur un circuit différent de celui auquel le récepteur est connecté.
- Consultez le revendeur ou un technicien radio/TV expérimenté pour obtenir de l'aide.

Cet appareil est conforme à la partie 15 des règles de la FCC. Le fonctionnement est soumis aux deux conditions suivantes :

(1) Cet appareil ne doit pas causer d'interférences nuisibles et (2) cet appareil doit accepter toute interférence reçue, y compris les interférences susceptibles de provoquer un fonctionnement indésirable.

Les changements ou modifications non expressément approuvés par la partie responsable de la conformité pourraient annuler l'autorité de l'utilisateur à faire fonctionner l'équipement.

| | | |
|--|------------|------------------------------------|
| 3.3.14 COURBE THR (ACRO)..... | 50 | 3.3.15 |
| Mélange GAZ-AIGUILLE (ACRO/ HELI) : | 51 | |
| 4 PARTIE 4 FONCTIONS DU MODÈLE DE PLANEUR | 53 | |
| 4.1 CONFIGURER LE MENU DE BASE DU GLID..... | 53 | 4.2 |
| RÉGLER LE TYPE DE GAZ SEULEMENT | 55 | 54 |
| 64.3.1 AILE DU PÉRICHÈRE DANS LE MENU FONCTION ACRO 3.3.3)..... | 56 | 4.3.2.56 |
| 4.3.3 V-TAIL (RECHERCHE DANS LE MENU FONCTION ACRO 3.3.10) | 56 | |
| 4.3.4 DÉCALAGE (GLID 2A+2F):..... | 56 | 4.3.5 RETARD |
| DE DÉMARRAGE (GLID 1A +1F uniquement) : | 57 | 4.3.6 |
| CHAMBRE-FLP..... | 57 | 4.3.7 Mélange |
| de carrossage : | 58 | 4.3.8 Mélange |
| PAPILLON (corbeau) | 59 | 4.3.9 MIX AILE/ |
| RUDD | 60 | 4.3.10 Mixage ELEV- |
| FLAP (voir menu GLID 3.3.7)..... | 61 | 4.3.11 AILE-VOLET(GLID 2A +2F |
| uniquement) : | 61 | 4.3.12 SPOILER MIX |
| (GLID):..... | 61 | 4.3.13 GARNITURE DE VOILETS (voir |
| DGL 3.3.4)..... | 62 | 4.3.14 |
| ÉTAT..... | 62 | |
| 5 Partie. 5 FONCTIONS DU MODÈLE D'HÉLICOPTÈRE..... | 63 | |
| 5.1 RÉGLAGE DE BASE AVEC HÉLICOPTÈRE..... | 63 | 5.2 |
| FONCTIONS DE BASE DU MENU SPÉCIFIQUES À L'HELI | 66 | 5.2.1 Type de 2 |
| SWASH AFR (pas dans SWH1): | 67 | 5.3 |
| FONCTIONS DU MENU AVANCÉ SPÉCIFIQUES À L'HELI | 68 | 5.3.1 THR-CURVE et PIT- |
| CURVE:..... MIX :..... | 68 | 5.3.2.REVO..... |
| 69 | 5.3.3 GYRO | |
| SENS..... | 71 | 5.3.4 MAINTIEN DES |
| GAZ | 71 | 5.3.5 RÉGLAGES EN VOL |
| STATIONNAIRE (HOV-THR et HOV-PIT):..... | 72 | 5.3.6 HAUT/BAS PITCH (HI/LO- |
| PIT) :..... | 73 | 5.3.7 |
| DÉCALAGE..... | 74 | 5.3.8 |
| RETARD..... | 75 | 5.3.9 |
| GOUVERNEURS : | 75 | 5.3.10 Mélange |
| des gaz (THROTTLE MIX) | 77 | 5.3.11 ANNEAU |
| TOURNANT..... | 77 | 5.3.12 AIGUILLE |
| DES GAZ (voir MENU ACRO 3.3.15). | 78 | 5.3.13 PROG MIX (voir MENU ACRO |
| 3.3.1)..... | 78 | 5.3.14..... |
| ÉTAT..... | 78 | |
| 6 Partie 6. FONCTIONS MULTIROTOR..... | 79 | |
| 6.1 MENU DE BASE MULTIROTOR..... | 81 | 6.1.1 TYPE |
| DE MODÈLE. | 81 | 6.1.2 Réglage |
| du canal AUX | 81 | MENU AVANCÉ POUR |
| ATTITUDES MULTIROTOR..... | 81 | 6.2.6.2.1. 81 |
| 6.2.2 COURBE DES | | |
| GAZ (voir ACRO 3.3.14)..... | 82 | 6.2.3 PROG. MÉLANGE (voir ACRO |
| 3.3.1)..... | 82 | |
| AT10II Utilisation des didacticiels | 82 | |

Partie 1 INTRODUCTION DU SYSTÈME AT10II

Notez que dans le texte de ce manuel, à partir de ce point, chaque fois que nous utilisons le nom ou l'abréviation spécialisée d'une fonction telle qu'elle apparaît sur l'écran de l'AT10II, ce nom, cette fonction ou cette abréviation sera exactement tel qu'il apparaît sur l'écran de la radio. , y compris les majuscules et affichés dans un STYLE DE TYPE DIFFÉRENT pour plus de clarté. Chaque fois que nous mentionnons une commande spécifique sur la radio elle-même, comme le déplacement du COMMUTATEUR A, du BOUTON VR (B) ou de la MANETTE DES GAZ, ces mots seront affichés tels qu'ils sont ici.

1.1 SYSTÈME AT10II

1.1.1 Fonction de l'émetteur

Aéro de base

- Empennage
- Servos d'aileron doubles •
- en V • Mélange volets
- élévateurs • Frein pneumatique
- Servos de profondeur doubles •
- Mélange gyroscopique
- Rouleau instantané

Planeur (modèle à 3 ailes : 1A+1F/2A+2F/1A+2F)

-
- Ailerons jumeaux
- Papillon

Empennage en V • Eleveon • Décalage • 5 conditions de vol (normal, démarrage, vitesse, distance, atterrissage) • Configurations IDLE- DOWN (ACRO), THR-CUT (ACRO HELI) (moteur coupé) et MOTOR CUT (GLID) pour permettre un contrôle moteur/moteur précis pour le roulage et les atterrissages. • Mémoire de 15 types de modèles • Nouvelle conception de bâton avec sensation améliorée, longueur et tension réglables. • Taux triples disponibles en réglant les taux doubles sur les interrupteurs à 3 positions. • Huit COMMUTATEURS, 3 CADRANS et 2 CURSEURS ; entièrement assignable dans la plupart des applications. • Le système d'entraînement comprend le réglage « fonctionnel » (FUNC), qui permet à l'étudiant d'utiliser les fonctions de mixage, d'hélicoptère et d'autres fonctions de programmation de l'AT10II, même avec une boîte d'amis à 4 canaux.

(Cordon d'entraînement en option requis.)

- L'émetteur AT10II est doté d'un interrupteur adapté aux avions, avec l'interrupteur d'entraînement à la main gauche (mode 2) et une manette des gaz à encoche pour minimiser les changements de manette des gaz avec l'entrée du gouvernail. Par défaut, le type de modèle ACRO. • L'émetteur AT10II dispose d'un interrupteur adapté aux hélicoptères, avec des interrupteurs de ralenti et de maintien des gaz sur la main gauche, et un accélérateur lisse et sans cliquet (non suspendu) pour un vol stationnaire parfait. Par défaut, le type de modèle HELI (type de plateau cyclique H-1)

Hélicoptère (8 types de plateaux cycliques, dont CCPM)

- 3 Idle Ups •
- Courbes d'accélérateur et de pas par condition •
- Revo. Mixage •
- Mélange gyroscopique comprenant des réglages séparés par condition
- Délai
- Mélange du gouverneur

MULTIROTOR :

- ATTITUDE (Normal, attitude, GPS, vol stationnaire, F/S, Aux) •
- Courbe des gaz • Mix programmable

1.1.2 Affiche le panneau de l'émetteur





TABLEAU D'AFFECTION DES INTERRUPTEURS

• Les fonctions par défaut activées par les commutateurs et les boutons pour un émetteur AT10II sont indiquées ci-dessous. • La plupart des fonctions de l'AT10II peuvent être réaffectées rapidement et facilement à des positions autres que celles par défaut.

Vérifiez toujours que vous avez l'affectation de commutateur souhaitée pour chaque fonction lors de la configuration

| Commutateur/bouton A ou H | Avion (ACRO) | Planeur/Planeur (GLID) | Hélicoptère (HELI) MULTIROTOR | |
|------------------------------|--|--|--|---|
| CH10 | D/R,EXP-CH2(ELEV) COUPE THR MINUTEUR LOGICIEL LOGIQUE | CH10 D/R,EXP-CH2(ELEV) COUPE MOTEUR MINUTEUR LOGIQUE down=BUTTERFLY on AIL/RUD-MIX | CH10 D/R,EXP-CH2(ELEV) MINUTERIE) LOGICIEL LOGIQUE | CH10 D/R,EXP-CH2(ELEV) MINUTEUR LOGIC SW |

| | | | | |
|---------------------|--|--|---|-------------------------------|
| COMMUTATEUR B | CH9 D/R, EXP -CH4(RUDD) | CH9 D/R, EXP -CH4(RUDD) SPOILER-MIX | CH9 D/R, EXP -CH4(RUDD) | CH9 D/R, EXP -CH4(RUDD) |
| COMMUTATEUR C | AVANCÉ MENU- ELEV-FLAP haut = ELE-FLP au centre/bas= IDLE-DOWN vers le bas = AIRBRAKE activé | vers le haut = ELEV-FLAP activé centre = CONDITION Distance vers le bas = CONDITION Atterrissage | CH7 GOUVERNEUR | ATTITUDE |
| COMMUTATEUR D | D/R,EXP -CH1(AILE) D/R,EXP | -CH1(AILE) D/R,EXP | -CH1(AILE) D/R,EXP | -CH1(AILE) vers |
| COMMUTATEUR E ou G* | THR- COURBE | le bas = CONDITION Démarrer haut = CONDITION Vitesse | CONDITION RALENTI VERS LE HAUT DE LA COURBE | |
| COMMUTATEUR POUR H* | — | — | CH5 GYRO-SENSE CONDITION AU RALENTI | — |
| COMMUTATEUR G ou E* | GYRO-SENSE | — | ÉTAT THR-HOLD | — |
| COMMUTATEUR H ou F* | — | — | COUPE THR | COUPE MOTEUR |
| BOUTON A | CH6 (garniture de volet FLAPERON est éteint) | CH6 CAMBER-FLP si RABAT-GARNITURE | HOV-PIT | CH6 |
| BOUTON B | CH8 | CH8 SPOILER-MIX | HOV-THR | CH8 |
| BOUTON C | CH7 (désactivé si AIL-DIFF activé) | CH7 | HI/LO-PIT | CH7 |
| CURSEUR D | — | CH5 | — | — |

1.1.3 Récepteurs compatibles

AT10II est un émetteur à 12 canaux, prend en charge le spectre étalé 2.4G DSSS et FHSS fonctionnant de manière synchrone, saut de fréquence pseudo-aléatoire à 16 canaux.

AT10II se vend avec un récepteur à double antenne R12DS qui prend en charge la sortie de signal SBUS et PWM simultanée, la couverture du signal tout autour, jamais peur des terrains vallonnés.

Outre R12DS, AT10II est également compatible avec Radiolink R6DS, R9DS, R10DS et le récepteur super mini 10 canaux R6DSM et le mini récepteur double antenne 12 canaux R12DSM.

R6DS est un récepteur 6 canaux lorsqu'il fonctionne avec un signal PWM alors qu'il s'agit d'un récepteur 10 canaux lorsqu'il fonctionne avec un signal SBUS ou PPM.

R9DS, est un récepteur à 9 canaux lorsqu'il travaille avec un signal PWM alors qu'il s'agit d'un récepteur à 10 canaux lorsqu'il travaille avec un signal SBUS.

Attention : AT10II est 12 canaux par défaut, vous devez d'abord configurer AT10II sur 10 canaux si vous utilisez les récepteurs R6DS, R6DSM, R9DS et R10DS.

Comment configurer un émetteur à 10 canaux : allumez votre AT10II -- appuyez sur le bouton Mode une seconde pour entrer dans le menu BASIC -- dans le menu SYSTEM -- changez CH-SELECT de 12CH à 10CH.

Étant donné que les systèmes de radiocommande Radiolink ne sont pas open source, les émetteurs Radiolink sont simplement compatibles avec les récepteurs Radiolink et vice versa.

1.1.4 Test RSSI

Allumez l'émetteur et le récepteur, éloignez l'émetteur du récepteur d'environ 30 centimètres et l'antenne droite.



Dans le menu de configuration des paramètres en appuyant sur MODE une seconde, vous pouvez vérifier le RSSI dans RECEIVE menu.

Le RSSI est de 0 à 30dBm est normal lorsque l'émetteur est éloigné d'environ 30 centimètres du récepteur, le signal est d'autant meilleur que les données RSSI sont plus proches de 0.

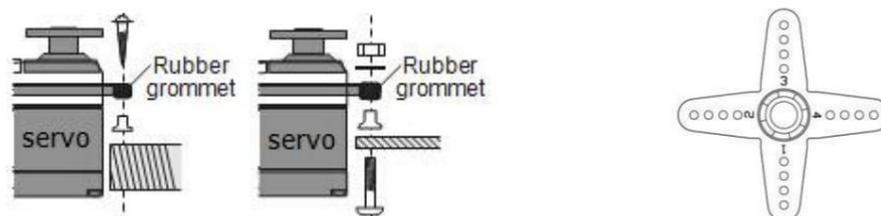


1.2 INSTALLATION RADIO

1.2.1 Directives pour monter les servos, le récepteur et la batterie

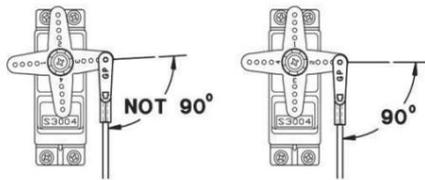
- Assurez-vous que la languette d'alignement sur les connecteurs de la batterie, de l'interrupteur et du servo est correctement orientée et s'enclenche dans l'encoche correspondante du récepteur ou des connecteurs avant de les brancher. Lorsque vous débranchez les connecteurs, ne tirez jamais sur les fils. Tirez toujours sur le connecteur en plastique à la place.
- Antenne du récepteur : En général, l'antenne du récepteur est plus longue que la télécommande, ne la cassez pas et ne la rétractez pas, sinon réduisez la distance de contrôle. L'antenne doit être tenue à l'écart des matériaux conducteurs, tels que le métal. Veuillez faire un test de distance avant de voler.
- Si vos servos d'ailerons sont trop éloignés pour être branchés au récepteur, utilisez une rallonge d'ailerons pour augmenter la longueur. Évitez de brancher plusieurs extensions ensemble pour obtenir la longueur souhaitée. Si la distance est supérieure à 50 cm ou si des servos à forte consommation de courant sont utilisés, utilisez des rallonges de servo lourdes.
- Vibration et étanchéité du récepteur : le récepteur contient une partie électronique de précision. Veillez à éviter les vibrations, les chocs et les températures extrêmes. Pour la protection, enveloppez le récepteur dans du caoutchouc mousse ou d'autres matériaux absorbant les vibrations. C'est aussi une bonne idée d'imperméabiliser le récepteur en le plaçant dans un sac en plastique et en fixant l'extrémité ouverte du sac avec un élastique avant de l'envelopper avec du caoutchouc mousse. Si vous obtenez accidentellement de l'humidité ou du carburant à l'intérieur du récepteur, vous pouvez rencontrer un fonctionnement intermittent ou un accident. En cas de doute, veuillez contacter Radiolink après-vente ou les distributeurs pour le service.
- Montez toujours les servos avec les œillets en caoutchouc fournis. Ne serrez pas trop les vis. Aucune partie du boîtier du servo ne doit entrer en contact avec les rails de montage, le plateau du servo ou toute partie de la structure.

Sinon, des vibrations seront transmises au servo causant des dommages au servo. Notez les petits nombres (1, 2, 3 et 4) moulés dans chaque bras sur les bras de servo. Le nombre indique de combien de degrés chaque bras est "off" à partir de 90 degrés pour corriger les écarts de fabrication infimes d'un servo à l'autre.



- Pour centrer les servos, connectez-les au récepteur et allumez l'émetteur et le récepteur.

Centrez les garnitures sur l'émetteur, puis trouvez le bras qui sera perpendiculaire à la tige de poussée lorsqu'il sera placé sur le servo.



Fasten about 5-10cm from the servo outlet so that the lead wire is neat.

• Une fois les servos installés, faites fonctionner chaque servo sur toute sa course et vérifiez que les tiges de poussée et les bras de servo ne se coincent pas ou ne se touchent pas. Assurez-vous également que les commandes ne nécessitent pas une force excessive pour fonctionner. S'il y a un bourdonnement désagréable provenant d'un servo, il y a probablement trop de résistance dans la commande. Trouvez et corrigez le problème. Même s'il n'y a pas de dommage au servo, une décharge excessive de la batterie en résultera.

• Utilisez la plaque de montage de l'interrupteur marche/arrêt du récepteur comme gabarit pour la découpe et les trous de vis, montez l'interrupteur sur le côté du fuselage opposé à l'échappement du moteur et là où il ne sera pas allumé ou éteint par inadvertance pendant la manipulation ou stockage. Assurez-vous que l'interrupteur se déplace sans restriction et s'enclenche de ON à OFF, et que la découpe permet un mouvement complet de l'interrupteur dans les deux sens. • Lors de l'installation du faisceau de l'interrupteur sur l'hélicoptère, veuillez utiliser le couvercle de l'interrupteur. Généralement, placez le cadre entre l'interrupteur et le couvercle de l'interrupteur et serrez fermement les vis.

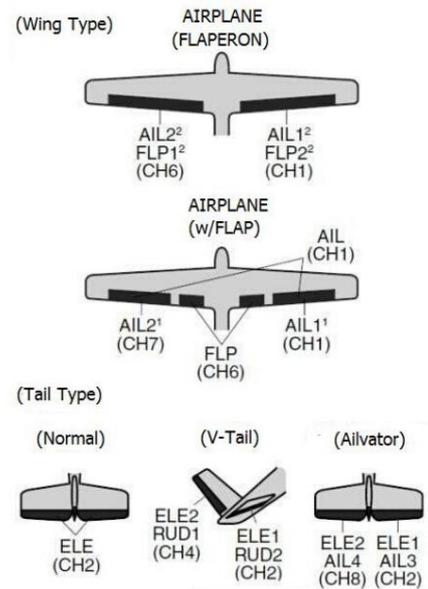
Différents modèles peuvent nécessiter des installations différentes. Si c'est le cas, veuillez suivre le manuel d'instructions du modèle.

• Pour éviter que les câbles des servos ne soient cassés par les vibrations pendant le vol, laissez un peu de mou ou plus pour que le câble dépasse légèrement et fixez-le aux points appropriés. De plus, vérifiez périodiquement le fil lors de l'entretien quotidien.

1.2.2 Connexions récepteur et servo

1 Connexion servo avion

| Sortie et canal du récepteur | AVION |
|------------------------------|--|
| 1 | ailerons/aileron-1 ¹ /volet combiné-2&aileron-1 ¹ |
| 2 | profondeur |
| 3 | Manette de Gaz |
| 4 | |
| 5 | gouvernail de secours/train d'atterrissage/aileron-2 ¹ / combiné volets-1 |
| 6 | et aileron-2 ² secours/volets/combiné volets-1 et aileron-2 ² secours/ |
| 7 | aileron-2 ¹ secours/profondeur-24/ |
| 8 | commande de mélange |
| 9 | de rechange |
| dix | de rechange |

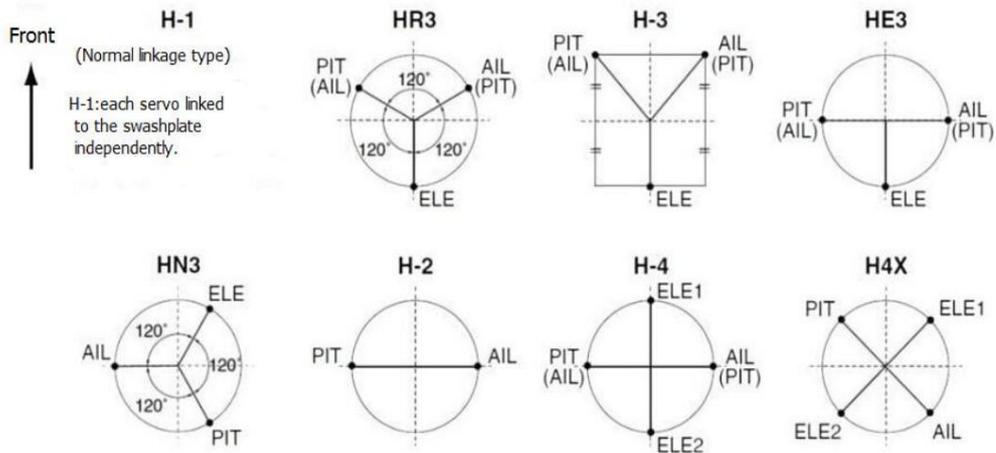


2 Connexion servo planeur/planeur

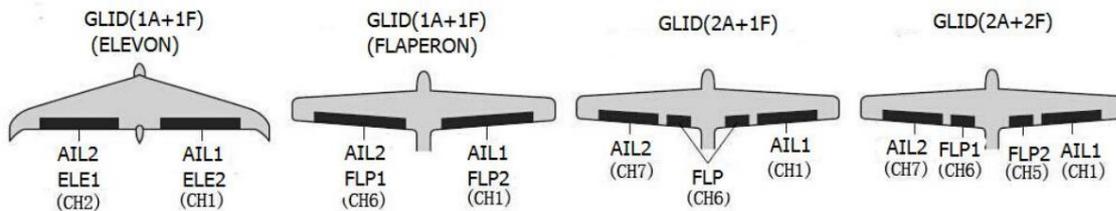
| Sortie RX et CH | Planeur | | | |
|-----------------|-------------|----------|---------------|---------------|
| | GLID 1A+1 F | | GLIDE (2A+1F) | GLIDE (2A+2F) |
| | ÉLÉVON | FLAPERON | AILE-DIFF | AILE-DIFF |

| | | | | |
|-----|---|---|---|---|
| 1 | Combiné élév-2&aileron1 élév-1&aileron-2 | Combiné volet-2 et aileron-1 | aileron-1 | Aileron-1 |
| 2 | Combiné élév-1 et aileron-2 | Profondeur/Gouvernail combiné-2&elev-1' | Profondeur/Gouvernail combiné-2&elev-1' | Profondeur/Gouvernail combiné-2&elev-1' |
| 3 | rechange/moteur | moteur de rechange | moteur de rechange | rechange/moteur/splr-2' |
| 4 | Gouvernail | Gouvernail/Gouvernail combiné-2&elev-2' | Gouvernail/Gouvernail combiné-2&elev-2' | gouvernail/gouvernail combiné-1&elev-2' |
| 5 | réserve/splr-2' | rechange/spoiler-2' | rechange/spoiler-2' | rabat-2 |
| 6 | Volets | Combiné volet-1 et aileron-2 | volets | rabat-1 |
| 7 | De rechange | de rechange | ailron-2 | Aileron-2 |
| 8 | réserve/splr/splr-1' | réserve/splrs/splr-1' | réserve/splrs/splr-1' | réserve/splrs/splr-1' |
| 9 | De rechange | de rechange | de rechange | de rechange |
| dix | De rechange | de rechange | de rechange | De rechange |

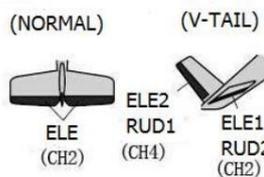
(Swash Type)



(Wing Type)



(Tail Type)



3Connexion servo hélicoptère

| Sortie et canal du récepteur | Aileron |
|------------------------------|-------------------------------------|
| 1 | d'hélicoptère/roulis cyclique |
| 2 | Pas élévateur/cyclique |
| 3 | Manette de Gaz |
| 4 | Gouvernail |
| 5 | Rechange/gyroscope |
| 6 | Emplacement (emplacement collectif) |
| 7 | Réserve/régulateur |
| 8 | réserve/contrôle de mélange |
| 9 | De rechange |
| dix | de rechange |
| 11 | de rechange |

Le récepteur et les canaux énumérés ci-dessus sont référés au canal 1 ~ 11 du récepteur R12DS, connectez le récepteur avec le servo associé, vous pouvez contrôler les servos par le commutateur correspondant.

Pour être clair, le servo connecté au canal récepteur 1 est contrôlé par le levier d'aileron radio, le servo connecté au canal 2 est contrôlé par le levier de profondeur, le servo connecté au canal 3 est contrôlé par le manche des gaz, le servo connecté au canal 4 est contrôlé par le levier de gouvernail.

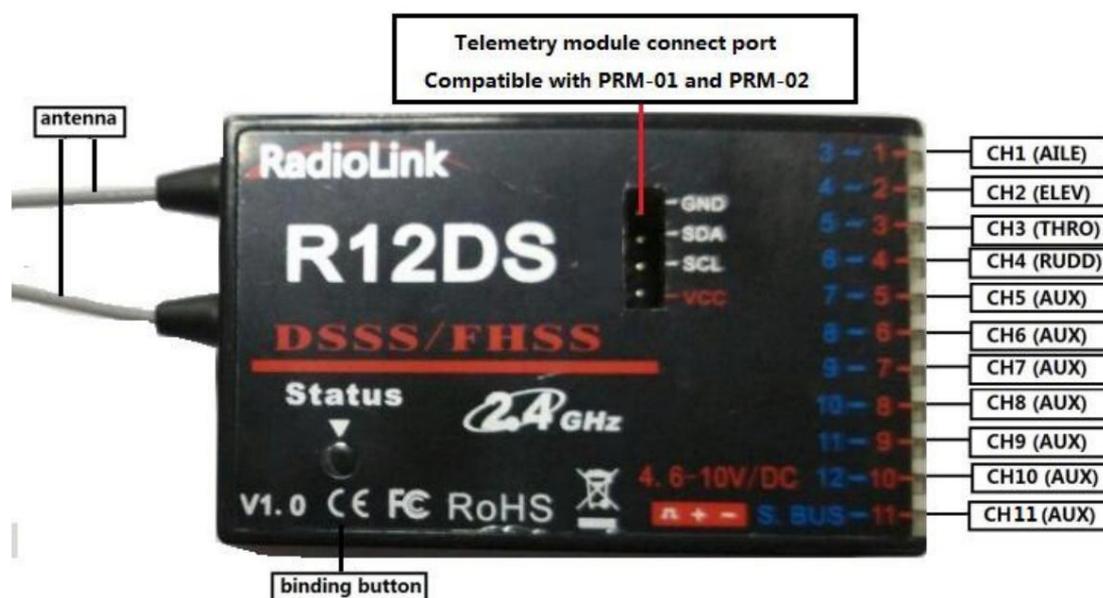
Les canaux 5 à 11 peuvent être réglés automatiquement avec les commutateurs correspondants par le menu AUX-CH et le sous-menu.

Pour le canal de signal SBUS, est émis par les 3 broches de 12 rangées.

Modes de fonctionnement du signal : il

existe deux modes de fonctionnement du signal, sortie de signal PWM et SBUS&PWM. Appuyez brièvement deux fois sur ID SET en 1 s, le mode de fonctionnement changera. Le voyant ROUGE indique la sortie PWM et le voyant BLEU/VIOLET indique le signal SBUS.

(1) Mode de fonctionnement de la sortie du signal PWM : la LED ROUGE indique la sortie du signal PWM, 11 canaux au total.

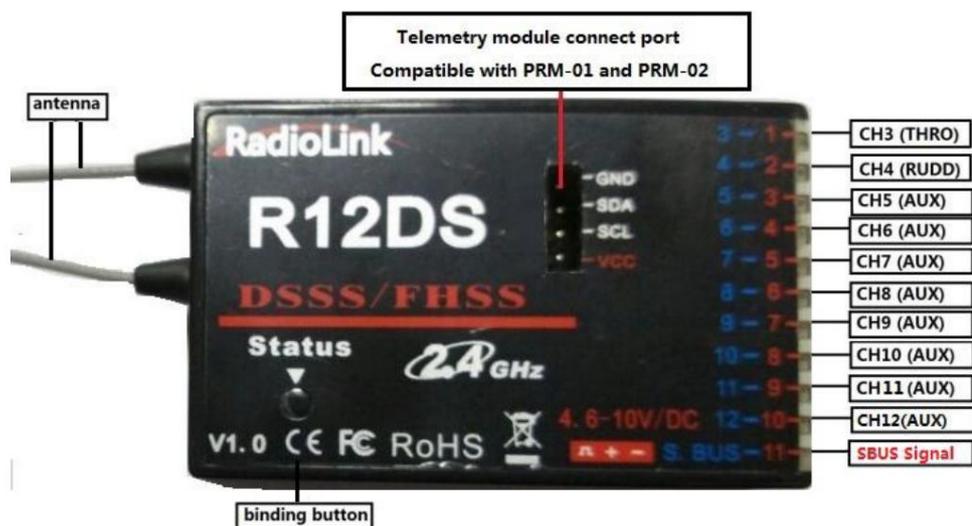


PWM signal working mode:

Red LED, output 11 channels PWM signal

(2) Mode de fonctionnement à double sortie de signal SBUS & PWM : la LED BLEU/VIOLET indique la sortie de signal SBUS & PWM en même temps avec 12 canaux au total. Le canal de signal SBUS (3 broches de la rangée 11) émet 12 canaux de signal SBUS tandis que les canaux de signal PWM (3 broches de la rangée 1 à la rangée 10, c'est-à-dire CH3 à CH12) émettent des signaux PWM avec 12 canaux au total. La quantité réelle de canaux de sortie de signal PWM dépend de celle de la sortie de signal SBUS utilisée. Par exemple. Si 4 canaux de sortie de signal SBUS sont utilisés,

alors il ne reste que 8 canaux de sortie de signal PWM.



SBUS signal working mode:

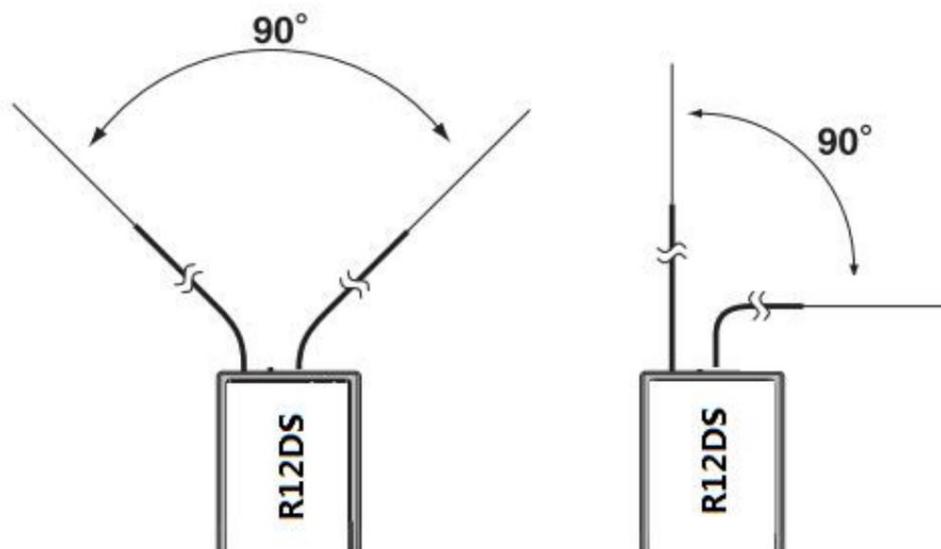
Blue/purple LED , 12 channels totally

Row 11 output SBUS signal, row 1 to row 10 output PWM signal

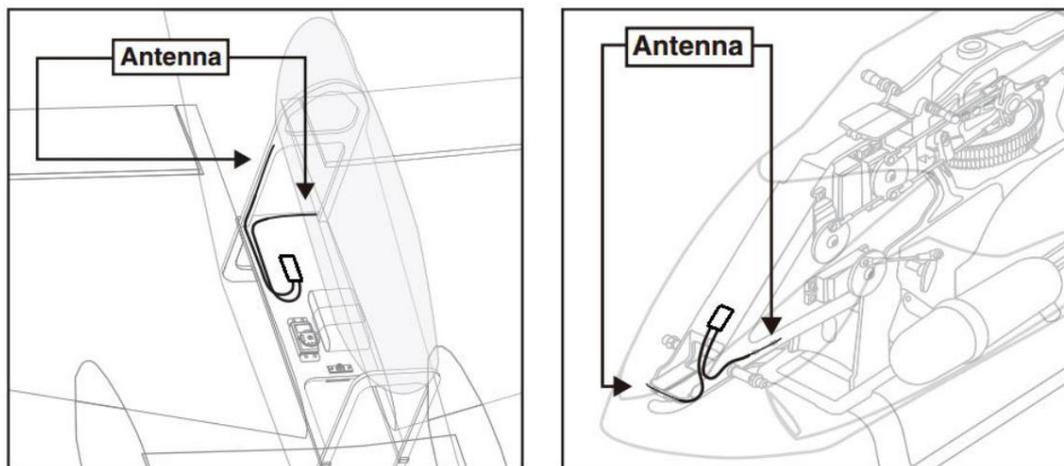
1.2.3 Installation de l'antenne

1. Installation de l'antenne du récepteur

1. Maintenez les antennes aussi droites que possible et à 90° comme ci-dessous, sinon la plage de contrôle effective sera réduite.



2. Les grands modèles peuvent contenir des pièces métalliques qui influencent l'émission du signal. Dans ce cas, les antennes doivent être positionnées des deux côtés du modèle pour assurer le meilleur état du signal en toutes circonstances.



③ Les antennes doivent être tenues à l'écart des conducteurs métalliques et de la fibre de carbone à au moins un demi-pouce et sans flexion excessive.

④ Maintenez les antennes éloignées du moteur, de l'ESC ou d'autres sources d'interférences possibles.

Remarque Le récepteur contient des composants électroniques de haute précision. Veillez à éviter les fortes vibrations et les températures élevées.

Lorsque toutes les étapes ci-dessus sont terminées, veuillez éteindre l'émetteur et le rallumer pour tester si le récepteur est correctement connecté à celui-ci.

2. Installation de l'antenne de l'émetteur

① L'antenne de l'émetteur est réglable, veuillez donc vous assurer que l'antenne ne pointe jamais directement sur le modèle en vol car cela peut éventuellement diminuer le signal du récepteur.

② Gardez l'antenne perpendiculaire à l'émetteur pour optimiser les performances du récepteur. Cela dépend aussi de la façon dont vous tenez l'émetteur. Mais dans la plupart des cas, le réglage de l'antenne avec une position perpendiculaire à la surface de l'émetteur permettra d'obtenir le meilleur résultat. Veuillez ajuster l'antenne de l'émetteur en fonction de la façon dont vous tenez l'émetteur.

③ Ne saisissez jamais l'antenne lorsque vous volez car cela dégrade la plage de contrôle efficace.

1.3 RÉGLAGE DE BASE DE LA

RADIO 1.3.1 Réglage de base de l'émetteur (1)

Langue d'affichage : peut être sélectionnée la langue d'affichage du nom de la fonction, etc. dans chaque menu de fonction. L'écran affiche "LANGUE". Remplacez-le par la langue souhaitée.

(2) Mode Stick : L'écran affiche "STK-MODE". Remplacez-le par le bon mode. Notez que cela ne changera PAS les cliquets d'accélérateur et d'élèveur, etc. Ce sont des changements mécaniques qui doivent être effectués par un centre de service.

(3) Mode RF : le voyant LED devient vert fixe lorsque le mode RF est actif.

(4) Réglage du contraste de l'affichage : pour régler le contraste de l'affichage, à partir du menu d'accueil, appuyez sur le bouton FIN et maintenez-le enfoncé. Tournez le DIAL tout en maintenant le BOUTON END enfoncé : dans le sens des aiguilles d'une montre pour éclaircir et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour assombrir l'affichage.

(5) Réglage du nom d'utilisateur : le nom d'utilisateur peut être réglé par DIAL et PUSH avec des lettres et des chiffres.

(6) Tension d'alarme :

Émetteur : pré-réglé 8,6 V, peut être auto-réglé

Récepteur : pré-réglé 4,0 V, peut être auto-réglé

Ext : pré-réglé 10,1 V, peut être auto-réglé

1.3.2 Type de modèle

Dans le menu de base, utilisez le CURSEUR pour sélectionner TYPE DE MODÈLE et entrez en appuyant sur PUSH. Il y a 6 types différents inclus dans le système, HELICOPTER, AEROBASIC, GLID(1A+1F), GLID(2A+1F), GLID(2A+2F) et MULTIROTOR, après avoir sélectionné le type de modèle, appuyez et maintenez PUSH pendant 1 deuxièmement, lorsque le mot "êtes-vous sûr de changer" s'affiche, le type de modèle est modifié.

1.3.3 Affectation

Chaque émetteur possède un code d'identification unique attribué individuellement. Le récepteur doit se lier à l'émetteur avant de commencer l'opération. Une fois la liaison terminée, le code d'identification sera stocké dans le récepteur et aucune autre liaison n'est nécessaire à moins que le récepteur ne soit utilisé avec un autre émetteur.

Lorsque vous achetez un nouveau R12DS, cette procédure est nécessaire ; sinon le récepteur ne fonctionnera pas.

1. Placez l'émetteur et le récepteur à proximité l'un de l'autre à moins de 50 centimètres.
2. Allumez l'AT10II et le récepteur R12DS. La LED ROUGE sera allumée.
3. Allumez AT10II et il se connectera automatiquement au récepteur le plus proche.
4. Il y a un bouton de liaison noir (ID SET) sur le côté du récepteur. Appuyez sur le bouton pendant plus d'une seconde et relâchez, le voyant ROUGE (par défaut, pourrait être violet pour la sortie du signal SBUS et PWM) clignotera, ce qui signifie que le processus de liaison est en cours.
5. Lorsque la LED cesse de clignoter et reste allumée en permanence, la liaison est terminée.
Assurez-vous que les servos connectés au récepteur peuvent être commandés par l'émetteur.

Remarque AT10II est 12 canaux par défaut et peut être changé en 10 canaux. Afin de se lier à non Récepteurs 12 canaux (R6DS, R6DSM, R9DS), la quantité de canaux doit passer à 10 canaux.

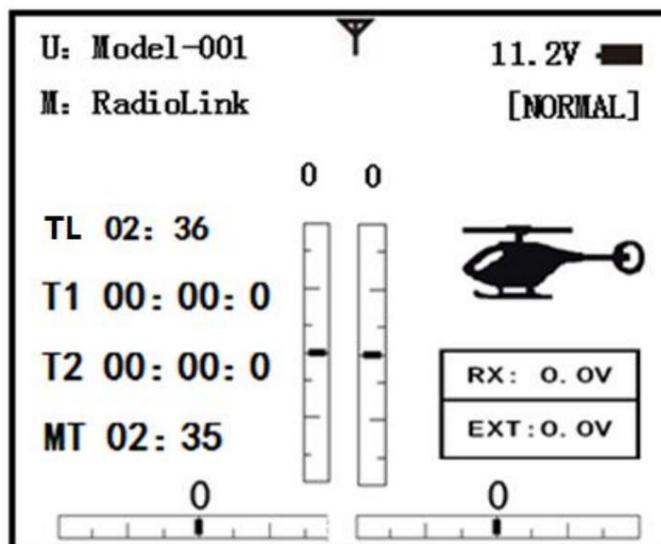
Comment configurer la quantité de canaux de l'émetteur : allumez AT10II -- Appuyez longuement sur MODE pour entrer dans le MENU DE BASE -- Basculez le CURSEUR pour sélectionner et entrer dans le SYSTÈME -- changez CH-SELECT de 12CH à 10CH.

Étant donné que les systèmes de radiocommande RadioLink ne sont pas open source, les émetteurs RadioLink sont **UNIQUEMENT** compatible avec les récepteurs RadioLink.

1.3.4 Affichages et boutons de l'émetteur

Lorsque vous allumez votre émetteur pour la première fois, un double bip de confirmation retentit et l'écran ci-dessous apparaît. Avant de voler, ou même de démarrer le moteur, assurez-vous que le type et le nom du modèle apparaissant à l'écran correspondent au modèle que vous vous apprêtez à piloter ! Si vous êtes dans la mauvaise mémoire de modèle, les servos peuvent être inversés, et les déplacements et les trims seront erronés, entraînant un crash immédiat.

Écran de démarrage



TL : Affiche les temps de marche cumulés. (Heures : minutes)

T1/T2 : affichage de la minuterie T1/T2. (minutes : secondes)

MT Affichage de la minuterie du modèle Affiche le temps de marche cumulé pour chaque modèle. (heures : minutes)

Instruction du bouton

BOUTON MODE :

Appuyez sur le BOUTON MODE et maintenez-le enfoncé pendant une seconde pour ouvrir les menus de programmation. Appuyez sur le BOUTON MODE pour basculer entre BASIC et AVANCE. Appuyez sur le BOUTON MODE pour faire défiler les conditions dans certaines fonctions.

BOUTON FIN :

Appuyez sur le BOUTON FIN pour revenir à l'écran précédent. Ferme les fonctions vers les menus, ferme les menus vers l'écran de démarrage.

BOUTON-POUSSOIR :

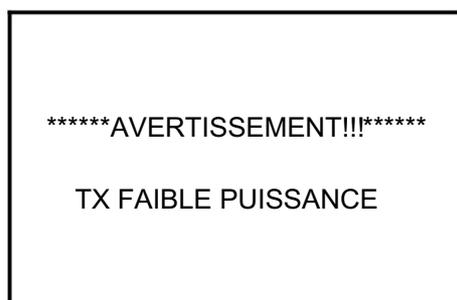
Appuyez sur le BOUTON-POUSSOIR pour sélectionner une fonction.

Tournez DIAL :

Tournez DIAL dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens inverse pour faire défiler les choix dans une option d'une fonction Affichage d'avertissement et d'erreur Lorsque l'émetteur est sous tension, un avertissement ou une erreur peut se produire selon la probabilité suivante : 1. Alarme de faible tension de la batterie Batterie au lithium 2S-4S peut s'adapter à l'émetteur, la tension d'avertissement peut être auto-réglée en fonction de la batterie.

Étape de réglage : allumez l'émetteur, maintenez enfoncé MODE une seconde pour accéder au menu de base, puis appuyez sur PUSH pour accéder au paramètre. Choisissez TX ALARM par DIAL et PUSH pour changer les données relatives. La tension minimale suggérée n'est pas inférieure à 7,4 V.

Lorsque la tension de l'émetteur est inférieure à la tension de réglage, il émet un bip jusqu'à ce que l'émetteur soit éteint. La chose la plus importante est de faire atterrir votre avion modèle lorsque l'alarme de l'émetteur se déclenche.



2. Alarme de

mélange Lorsque le transmetteur émet une alarme de mélange, cela signifie qu'au moins un interrupteur de mélange est actif. Et lorsqu'il est inactif, l'avertissement s'arrête alors. Lorsque l'émetteur est sous tension, dans différents types de modèles, le commutateur de mixage est illustré ci-dessous :

ACRO : coupure des gaz, ralenti, roulis instantané, frein à air

GLID : papillon, état

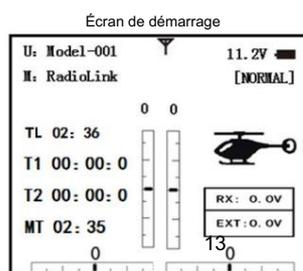
HELI : coupure des gaz, blocage des gaz, accélération

Si l'avertissement persiste même si l'interrupteur correspondant est sur OFF, c'est probablement parce que certains programmes sont mélangés par un interrupteur et que l'état OFF est inversé. Maintenant, vous devez régler à nouveau l'alarme de mélange par DIAL.

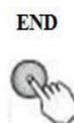
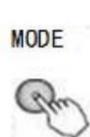
PARTIE 2. FONCTION DE BASE DE L'AVION

Veuillez noter que le menu (BASIC) convient à tous les types de modèles (avion, hélicoptère, planeur, multicoptère). La coupure du moteur sera introduite dans le menu Glider (Basic), sauf Idle down & Throttle cut. Le menu de base de l'hélicoptère comprend des fonctions supplémentaires (inclinaison du plateau cyclique, courbes des gaz et de pas et mélange anti-couple du rotor de queue sous un modèle de vol normal) qui seront abordées dans la section Hélicoptère.

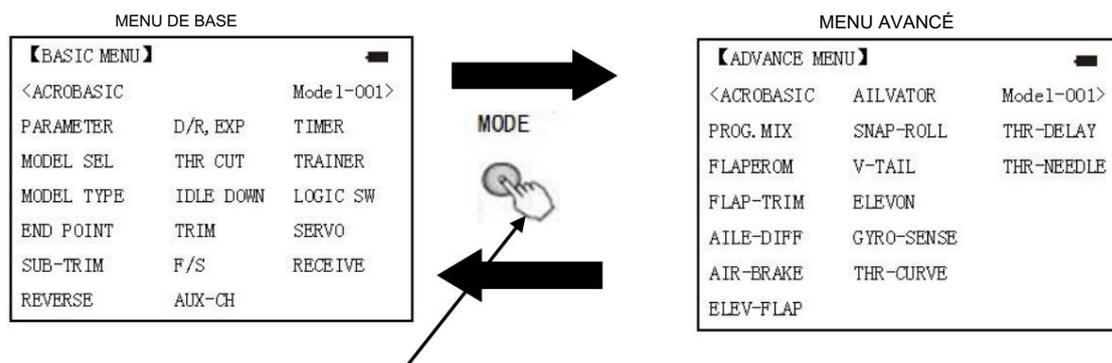
2.1 GUIDE RAPIDE DU MENU DE BASE ACRO



Appuyez sur le BOUTON MODE pendant plus d'une seconde pour entrer BASIC MENU



Appuyez sur le BOUTON FIN pour revenir à l'écran de démarrage



Appuyez sur le BOUTON MODE pour basculer entre BASIC et MENU AVANCÉ



Tournez la TOUCHE CURSEUR pour faire défiler les choix dans une option d'une fonction.



Appuyez sur le BOUTON-POUSSOIR pour sélectionner une fonction.



Sélection de modes



Basculer vers le haut



Bâton



Fin de la sélection



Commutateur au centre



Restez à droite



Dail Gauche



Basculer vers le bas



Coller



Dail à droite



Tournez le bouton vers la droite



Stick gauche



Dail droite ou gauche



Tournez le bouton vers la gauche



Appuyez sur le bouton poussoir

2.2 GUIDE RAPIDE : DÉMARRAGE AVEC UN AVION DE BASE À 4 CANAUX

Ce guide est destiné à vous aider à vous familiariser avec la radio, à vous donner des idées et des directives sur la façon de procéder. Nous vous donnons un aperçu général de ce que nous accomplissons; une description « nominative » de ce que nous faisons pour vous aider avec la radio ; puis une instruction étape par étape pour lever le mystère lors de la configuration de votre modèle.

Pour plus de détails sur chaque fonction, consultez la section de cette fonction dans ce manuel.

| Objectifs de l'exemple | Pas | Entrée pour l'exemple |
|------------------------|-----|---|
| Préparez votre avion | | Installez tous les servos, interrupteurs, récepteurs, etc. selon les instructions de votre modèle. Allumez l'émetteur puis le récepteur ; ajustez toutes les liaisons de manière à ce que les surfaces soient presque centrées. Ajustez mécaniquement toutes les tringleries aussi près que possible des lancers de contrôle appropriés. Vérifiez le sens des servos. Notez maintenant ce que vous devrez changer pendant la programmation. |

| | | |
|---|---|---|
| Nommez le modèle (notez que vous n'avez rien à faire pour « enregistrer » ou stocker ces données). | Ouvrir le menu Basic, puis ouvrir le PARAMETER | Allumez l'émetteur. pendant 1 seconde au menu de base. choisir maquette |
| | Aller au nom du modèle | en mode, au nom du mode, appuyez sur PUSH pour réglage |
| | Entrez le nom de l'avion Fermer le sous-menu Modèle | Pour changer le premier caractère, lorsque le caractère approprié est affiché, appuyez pour sélectionner. Pour au suivant déplacer le caractère. Répétez au besoin. retour au menu BASIC |
| Besoin d'ajuster FR D-POINT pour rencontrer le ser connecté v. | Dans le menu BASIC, recherchez le POINT FINAL | au END POINT, appuyez sur le BOUTON-POUSSOIR pour régler |
| | Ajuster le point final (EX : THRO servo) Fermer la fonction | étrangler Manette des gaz jusqu'au carburateur se ferme comme vous le souhaitez, jusqu'à ce que le bras d'accélérateur ouvre simplement le carburateur à plein manche d'accélérateur. Répétez pour chaque canal si nécessaire. |

Avec les garnitures numériques, vous ne coupez pas le moteur avec THROTTLE TRIM. Configurons IDLE-DOWN et 'throttle cut'

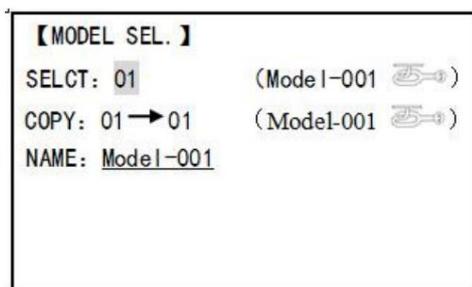
| Objectifs de l'exemple | Pas | Entrée pour l'exemple |
|--|--|---|
| de réglage du ralenti : le ralenti consiste à réduire la vitesse du moteur pour l'atterrissage, l'affichage acrobatique de roulement rapide et le lancement, etc. éviter l'extinction. | Dans le menu BASIC, choisissez IDLE DOWN. | pour RALENTIR, appuyez sur |
| | Facultatif : modifier la commande du commutateur C | pour MÉLANGER, appuyez sur sur ON presse C en position centrale, l'écran affiche maintenant ON. |
| | Fermer la fonction | à RATE, pour augmenter le taux jusqu'à ce que le moteur tourne au ralenti de manière fiable mais suffisamment bas pour rester immobile. |
| | | vers POSI appuyez sur comme toi presse souhaitée |
| THR CUT éteint complètement le moteur en appuyant sur un interrupteur. (Remarque : ne pas attribuer IDLE DOWN et THR CUT aux deux positions d'un interrupteur à 2 positions. | Dans le menu BASIC, choisissez THR CUT | à THR CUT, appuyez sur |
| | Activez, attribuez SWITCH et réglez. Fermer la fonction | pour MÉLANGER appuyez sur à INH vers SW, appuyez sur à SwC à POSI, appuyez sur vers le BAS pour ÉVALUER appuyez sur descendre position le manette des gaz vers le bas jusqu'à barillet des gaz fermé |

| | | |
|---|---|--|
| | Dans le menu BASIC, choisissez le D/R, EXP |  vers D/R, EXP, appuyez sur  |
| Configurez les taux double/triple et exponentiel (D/P,EXP) (Notez qu'au milieu du côté gauche de l'écran se trouve le nom du canal et la position du commutateur que vous ajustez. D/R peut être défini par canal en choisissant le commutateur et le taux de mixage souhaités. | Choisissez le contrôle souhaité et définissez les premiers lancers de taux (EX: élevé) et exponentiels. |  SwA vers la position haute A  à CH, appuyez sur  ,  choisir CH2, presse   À dr  Tenez-vous enfoncé, appuyez sur,  à ensemble, appuyez sur   Tenez-vous, appuyez sur  ,  à ensemble, appuyez sur  ,  à EXP  Tenez-vous debout, appuyez  pour régler, appuyez sur   Tenez-vous debout, appuyez  pour régler, appuyez sur  |
| | Définissez les deuxièmes lancers (faibles) et exponentiels. |  SwA en position basse  vers D/R Répétez les étapes ci-dessus pour régler le taux bas. |

2.3 FONCTION DE BASE AVION

2.3.1 Sélection du modèle

Sous-menu Modèle : comprend trois fonctions qui gèrent la mémoire du modèle : MODEL SELECT, MODEL COPY et MODEL NAME. Étant donné que ces fonctions sont liées et que toutes les fonctionnalités de base sont utilisées avec la plupart des modèles, elles sont regroupées dans le sous-menu Modèle.



SÉLECTION DE MODÈLE

Au total, 15 modèles sont stockés dans le système, suivis du nom du modèle et du type d'avion à utiliser au robinet, vous n'avez donc pas besoin de définir à chaque fois un avion différent. NOM DU MODÈLE, TYPE DE MODÈLE et tension de l'émetteur. Assurez-vous que MODEL TYPE est défini avec votre type d'avion avant le vol.

Ou cela provoquera une erreur dans le servo et le gouvernail.

COPIER

Enregistrez les données actuelles sous un autre type de modèle, elles seront affichées par zone d'ombre à différencier.

Lorsque cette copie démarre, les données de l'objet seront entièrement couvertes, y compris le nom, le type et le type de module, et ne pourront pas être récupérées.

 Attention : lorsque vous enregistrez le type de modèle actuel sous un autre, toutes les données associées seront copiées, y compris le nom du modèle d'origine. Par conséquent, si vous souhaitez modifier le type de modèle, toutes les données doivent être réinitialisées, également pour le nom du modèle. La première chose à copier est de changer le type de modèle ou

supprimez le nom d'origine et renommez un nouveau modèle pour éviter toute confusion.

Nom du modèle

Ceci est utilisé pour définir le nom du modèle actuel. Nommez tous les modèles pour s'identifier les uns les autres, sélectionnez rapidement le type de modèle et réduisez les accidents éventuels en cas d'utilisation d'un mauvais type de modèle.

Format pour nommer un modèle :

- le nom peut comporter plus de 9 caractères • chaque caractère

peut être une lettre, un chiffre, un espace ou des caractères spéciaux • le nom du réglage d'usine

MODEL-XXXX sera affiché comme (exemple modèle 1 affichage MODEL-0001)

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|--|
| Nom correct "Cap-232_" premier caractère (Ex. M à C) souligné représente un espace vide | Modèle ouvert |  pendant 1 seconde. (Si ADVANCE, encore  fois)  à MODÈLE SEL. Appuyez sur PUSH |
| | Confirmer le modèle de modèle (Ex : 3) | Si la sélection n'affiche pas '3', effectuez la sélection du modèle |
| | Allez à Nom pour changer le (où le premier caractère (Ex. M à C) souligné représente un espace vide) |  M à C, appuyez sur PUSH. |
| | Changer le caractère suivant |  pour choisir le caractère, appuyez sur PUSH pour confirmer |
| | Répétez les étapes précédentes jusqu'à ce que vous ayez fini de nommer le modèle. |  à une répétition. |
| | proche |   |

Sélection de sous-menu : tous les paramètres nécessitent un réglage unique. Une fois le type de modèle sélectionné, vous devez définir les données associées. •Quel est le type de modèle ? •Le canal 3 des gaz est-il adapté au type de modèle sélectionné ? Ou vous devez vous assurer que le canal 3 est entièrement réglable (planeur uniquement). Également pour différents modèles, vous pouvez régler l'inversion des gaz en conséquence.

Initialisez d'abord les données d'origine et définissez de nouvelles données pour le type de modèle sélectionné

Réinitialisation du modèle : la réinitialisation du modèle est disponible en usine uniquement. Si vous souhaitez supprimer un nouveau type de modèle d'ensemble, vous devez supprimer un par un.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|-----------------------------------|---|---|
| Réinitialiser le modèle mémoire 1 | Confirmez que vous utilisez actuellement la mémoire de modèle appropriée (Ex : 1) | Sur l'écran d'accueil, vérifiez le nom et le numéro du modèle en haut à gauche, s'ils ne sont pas corrects, utilisez Model Select. |
| | Ouvrir le sous-menu PARAMÈTRES |  Pendant 1 seconde  au modèle SEL, appuyez. |
| | Réinitialiser la mémoire | Pousser  au modèle 1, PUSH |
| | Confirmer le changement | Es-tu sûr? Appuyez sur PUSH |
| | proche |   |

Sélection du type de modèle

•ACRO basic :

Type de base ACRO d'entraînement (profil aérodynamique multiple. Détail dans les servos d'ailerons jumelés, les servos de profondeur jumelés, le mélange ELEV-FLAP et l'empennage en V)

•planeur:

Type d'empennage différent (détail dans le type de planeur) • Hélicoptère : 8 types de plateaux cycliques (détail dans le type d'hélicoptère)

⚠ Attention : choisissez un type de modèle pour le plan modèle. Pour la plupart des avions à voilure fixe, l'aéro de base est préférable, car il a certaines fonctions que le planeur n'a pas. Alors que parfois, le planeur (2A + 1F) est meilleur.

- Fonctions spécialement pour l'aéro de base : •
 - Rouleau instantané • Mélange ELEV-flap (support des servos de profondeur jumelés) • Plan d'alimentation en huile : ralenti, arrêt des gaz, mélange de l'aiguille des gaz, etc.

- les fonctions aéro basic n'ont pas :

5 conditions de vol individuelles (normal, départ, vitesse, distance, atterrissage)

Si le type de modèle sélectionné est planeur ou hélicoptère, veuillez consulter le chapitre correspondant pour le réglage.

Une fois le type de modèle modifié, tous les paramètres doivent être réinitialisés, y compris le nom.

2.3.2 Type de modèle

Réinitialisation

des données Toutes les données définies peuvent être réinitialisées aux paramètres d'usine. Cette fonction ne supprimera pas tous les types de modèles définis dans la radio.

Étape de

configuration : entrez dans le menu de base pour le TYPE DE MODÈLE, utilisez le cadran pour choisir un type approprié et appuyez sur PUSH pendant une seconde, lorsque l'écran affiche "êtes-vous sûr", appuyez sur PUSH et la radio émettra un bip, et il est réglé sur les données d'usine .



⚠ Attention : n'éteignez pas la radio avant la fin du réglage, sinon le réglage n'est pas valide.

Sélection du modèle

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|--|
| Sélectionnez le modèle approprié Tapez pour votre mode (Ex: ACRO) | Ouvrez le menu BASIC, puis allumez l'émetteur. MODE pendant 1s. (Si PARAMETRE sous-menu ADVANCE, Mode à nouveau. | |
| | Allez à TYPE DE MODÈLE. | sur Mode TYPE, appuyez sur PUSH. |
| | Sélectionnez le type approprié Ex : ACRO Confirmez le changement. Proche. | à ACRBASIC, APPUYEZ pendant 1 s. "Es-tu sûr" affichage. APPUYEZ pour confirmer. Fin du menu BASIC. |

Second aileron :(AILE-2) (ACROGLID1A+1FGLID2A+1F uniquement) : modifiez le choix par défaut pour les servos à double aileron des canaux 6 (FLAPERON) aux canaux 5 et 6, ou aux canaux 3 et 6, ou au canal 7 (AIL-DIF) aux canaux 5 et 7. Cela vous permet d'utiliser ces 2 grandes fonctions tout en utilisant un récepteur à 5 canaux.



⚠ Attention : Changer AILE-2 indique seulement au système quels servos utiliser si FLAPERON ou AIL-DIF est activé. Vous devez toujours activer cette fonction et terminer sa configuration pour plus de détails sur les servos d'ailerons doubles, y compris l'utilisation d'AILE-2.

(Uniquement pour le planeur 1A+1F) si le canal 3 est réglé comme deuxième aileron, le récepteur F/S deviendra invalide.

Limite de course réglable (ATL)

Rendre le TRIM LEVER (THROTTLE TRIM) du canal 3 effectif uniquement à bas régime, et désactiver

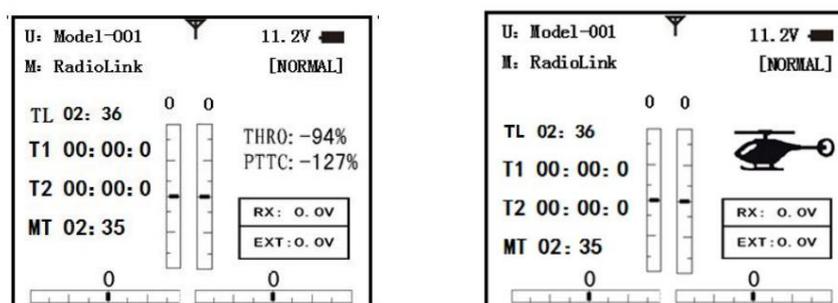
le trim à haut régime. Cela empêche le blocage de la tige de poussée en raison des changements de trim de ralenti. Cette fonction est activée par défaut. Si vous n'utilisez pas le canal 3 pour la manette des gaz, vous voudrez peut-être que le fonctionnement du trim soit le même que sur tous les autres canaux. Pour ce faire, réglez ATL sur OFF. Si vous avez besoin que l'ATL soit efficace en haut du manche

au lieu du bas, inversez le réglage THR-REV. Notez que cela affecte tous les modèles de la radio, pas seulement le modèle que vous modifiez actuellement.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|---|
| base, modifiez ATL de ON puis sur OFF pour combattre des robots, des chars, des aérofreins et d'autres utilisations du canal 3. | Ouvrez le menu de Type de mode sur OFF | Mode pendant 1s (Si ADVANCE, Mode à nouveau).  Pour accéder au mode TYPE, appuyez sur PUSH. |
| | Allez à ATL et changez. (Ex : sur OFF) |  sur ATL, sur  OFF. |
| | proche |   |

Affichage de l'écran d'accueil

Comme indiqué ci-dessous, l'écran d'accueil affichera le type d'avion et le pas des gaz :



ILLUST : affiche l'illustration de l'hélicoptère sur l'écran d'accueil. (Défaut)

THR/PIT : affiche la position actuelle des gaz et du tangage sur l'écran d'accueil.

Étape pour changer l'image du type d'avion en THR/PIT : sous le type de modèle d'hélicoptère, entrez dans le menu de base, choisissez TYPE DE MODÈLE et entrez HOME DISP, appuyez sur PUSH, puis composez jusqu'à THR/PIT, puis appuyez sur PUSH.

2.3.3 Point final du réglage de la course des servos (END POINT, également appelé EPA)

La version la plus flexible du réglage de la course est disponible. Il ajuste indépendamment chaque extrémité de la course de chaque servo, plutôt qu'un seul réglage pour le servo affectant les deux directions. Encore une fois, pour les hélicoptères CCPM, assurez-vous de voir SWASH AFR avant d'ajuster les points finaux.

| 【END POINT】 | |
|-------------|-------------------|
| | → 1: AILE 100/100 |
| CH1: AILE | 2: ELEV 100/100 |
| ← → | 3: THRO 100/100 |
| 100% 100% | 4: RUDD 100/100 |
| CH9: 75/75 | 5: GEAR 75/75 |
| CH10: 75/75 | 6: FLAP 75/75 |
| CH11: 75/75 | 7: AUX1 75/75 |
| CH12: 75/75 | 8: AUX2 75/75 |

Ajustabilité : •

Peut régler chaque direction indépendamment. • Plages

de 0 % (aucun mouvement de servo) à 140 %. À un réglage de 100 %, la course du servo est d'environ 40 ° pour

les canaux 1-4 et d'environ 55 ° pour les canaux 5-8. • La réduction des paramètres de pourcentage réduit la course totale du servo dans cette direction.

Exemples : •

Ajustez le haut du papillon des gaz pour éviter le grippage au niveau du carburateur, et le bas pour permettre une bonne

fermeture du carburateur.

• END POINT peut être réglé sur 0 pour empêcher un servo de se déplacer dans une direction, comme les volets qui ne sont pas destinés à fonctionner également comme spoilers. • Les servos de rétraction ne sont pas proportionnels. Changer END POINT n'ajustera pas le servo.

END POINT ajuste uniquement le servo individuel. Cela n'aura aucun effet sur tout autre servo qui fonctionne en conjonction avec ce servo via un mixage ou une programmation pré-réglée telle que FLAPERON, AILEVATOR, etc.

C'est ainsi que chaque servo individuel peut être soigneusement ajusté pour éviter les blocages et autres conflits. Pour régler la course totale d'une fonction telle que FLAPERON, effectuez les réglages dans les commandes de cette fonction. Pour les hélicoptères CCPM, ajustez la course totale de la fonction, comme le pas collectif, dans SWASH AFR. Ajuster la tringlerie ou le END POINT ? Il est presque toujours préférable d'ajuster vos liaisons pour se rapprocher le plus possible avant d'utiliser END POINT. Plus le réglage END POINT est élevé, meilleure est la précision de la position et plus la puissance du servo est disponible à presque toutes les positions (sauf si vous utilisez des servos numériques). Des valeurs END POINT plus élevées signifient également un temps de déplacement plus long pour atteindre la position souhaitée, car vous utilisez une plus grande partie de la course totale du servo. (Par exemple, l'utilisation de 50 % END POINT ne vous donnerait que la moitié des étapes de la course du servo, ce qui signifie que chaque clic de trim a deux fois l'effet et que le servo y arrive en deux fois moins de temps). Point final (et déplacement de la tringlerie) = couple, précision, mais temps de transit pour y arriver. • END POINT (au lieu de régler les tringleries) = temps de déplacement, mais couple, précision.

Gestion du ralenti moteur : IDLE-DOWN et THR-CUT : fonctions qui fonctionnent avec le THROTTLE TRIM

numérique pour fournir un moyen simple et cohérent de fonctionnement du moteur. Plus besoin de s'embêter à obtenir le trim au bon endroit pour les atterrissages ou les décollages ! Pour des réglages supplémentaires du moteur, voir THROTTLE-NEEDLE et THROTTLE DELAY.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|---|
| Diminuez la course du servo des volets vers le haut à 5 % pour permettre réglage du vol en palier uniquement et descente à 85% pour éviter le grippage. | Ouvrir la fonction END POINT |  pendant 1s. (Si ADVANCE, encore une fois)  |
| | Choisissez le canal approprié et déplacez le manche ou le bouton dans la direction que vous souhaitez régler et réglez la course du servo (Ex : rabat vers le haut de 5 %) |  à FLAP, PUSH, à 5%,  appuyez sur  |
| | proche |   |

2.3.4 Trim

Sous-menu TRIM : réinitialise et ajuste l'efficacité des trims numériques.

| GARNITURE | | |
|------------------------|---|---|
| RÉINITIALISER exécuter | | |
| STEP-AILE | 4 | 0 |
| ELEV | 4 | 0 |
| THRO | 4 | 0 |
| RUDD | 4 | 0 |

L'AT10II a des trims numériques qui sont différents des curseurs de trim mécaniques conventionnels. Chaque TRIM LEVER est en fait un interrupteur bidirectionnel. Chaque fois que vous appuyez sur le TRIM LEVER, le trim est modifié d'une quantité sélectionnée. Lorsque vous maintenez le TRIM LEVER, la vitesse de trim augmente. La position actuelle du trim est affichée graphiquement sur l'écran de démarrage. Le sous-menu TRIM comprend deux fonctions qui permettent de gérer les options de trim.

- 1 Réinitialisation du trim (RESET) : Centre électroniquement les trims sur leurs valeurs par défaut. Notez que les paramètres SUB-TRIM et le taux de pas de trim ne sont pas réinitialisés par cette commande.
- 2 Pas de trim (STEP): modifie la vitesse à laquelle le trim se déplace lorsque le TRIM LEVER est activé. Il peut être réglé de 1 à 40 unités, selon les caractéristiques du

MULTIROTOR. La plupart des MULTIROTOR ordinaires fonctionnent bien à environ 2 à 10 unités. Généralement, les pas de trim plus grands sont destinés aux modèles avec de grands débattements de commande ou pour les premiers vols afin d'assurer un trim suffisant pour corriger correctement le modèle. Des pas de trim plus petits sont ensuite utilisés pour permettre des réglages très fins en vol.

Modèles HELI uniquement : OFFSET est disponible dans les ups de ralenti. Si OFFSET est inhibé, le réglage des TRIM LEVERS ajustera les trims pour toutes les conditions de vol. Si OFFSET est actif, le déplacement des trims dans n'importe quelle condition n'affectera que cette condition.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|--|
| Remettez les trims au neutre après avoir ajusté toutes les tringleries. Remarque : il s'agit de l'une des nombreuses fonctions pour lesquelles la radio nécessite une confirmation pour effectuer une modification. | Ouvrez le menu BASIC, puis ouvrez le sous-menu TRIM. | Pendant 1s. (Si ADVANCE, encore) |
| | Confirmez la réinitialisation. | réinitialiser, pendant 1s. Un bip retentit. |
| Doublez la sensibilité des AILERONTRIM LEVERS pour un premier vol d'un modèle de voltige afin d'assurer une portée suffisante pour régler le modèle pour le vol en palier. | Ajustez la taille de l'étape (Ex8) | à AILE, PUSH à 8, PUSH |
| | Répétez l'opération pour l'autre canal. | à ELEV, PUSH au nouveau réglage. Répétez au besoin. |
| | proche | |

2.3.5 SUB TRIM SUB-

TRIM : apporte de petites modifications ou corrections à la position neutre de chaque servo. La plage est de -120 à +120, avec le réglage 0, la valeur par défaut, sans SUB-TRIM.

Nous vous recommandons de centrer les trims numériques avant d'effectuer des modifications SUB-TRIM et d'essayer de garder toutes les valeurs SUB-TRIM aussi petites que possible. Sinon, lorsque le SUB-TRIM est de grandes valeurs, la plage de course du servo est restreinte d'un côté.

La procédure recommandée est la suivante : • Mesurez et enregistrez la position de surface souhaitée ; • Mettre à zéro les

trims (menu TRIM RESET) et le SUB-TRIM (ce menu) ; • Montez les bras de servo et les tringleries de manière à ce que le neutre de la gouverne soit le plus correct possible ; et • utilisez une petite quantité de SUB-TRIM pour effectuer des corrections fines.

| SOUS-TRIM | | |
|-----------|--------------|---------|
| | → | 1AILE 0 |
| CH1 | AILE 2ELEV | 0 |
| | 0 | 3THRO 0 |
| | | 4RUDD 0 |
| CH9 : | 0 5ENGRENAGE | 0 |
| CH10 : | 0 6VOLET | 0 |
| CH11 : | 0 7AUX1 | 0 |
| CH12 : | 0 8AUX2 | 0 |

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|---|
| Réglez le SUB TRIM du servo des volets jusqu'à ce que son centre corresponde exactement au centre du servo des ailerons lorsqu'ils fonctionnent ensemble, canaux comme FLAPERON. | Ouvrez le menu BASIC, puis ouvrez SUBTRIM | pendant 1s. (Si ADVANCE à nouveau) à SUB-TRIM |
| | Choisissez le canal à ajuster jusqu'à ce que les surfaces correspondent (Ex : rabat) | vers FLAPPUSH au besoin pour chaque canal. |
| | Répétez l'opération pour les autres | comme requis. |
| | proche | |

2.3.6 Inversion servo (REVERSE):

Modifie la direction dans laquelle un servo individuel répond à un mouvement du CONTROL STICK.

Étant donné que les canaux 9 et 10 sont uniquement des commutateurs, son servo REVERSE se trouve dans l'écran de contrôle AUX-CH avec son affectation de commutateur. Assurez-vous de lire la section sur SWASH AFR avant d'inverser tout servos.

Sauf avec les hélicoptères CCPM, terminez toujours votre inversion des servos avant toute autre programmation. Si vous utilisez des fonctions ACRO/GLID prédéfinies qui contrôlent plusieurs servos, comme FLAPERON ou V-TAIL, il peut être déroutant de savoir si le servo doit être inversé ou si un réglage de la fonction doit être inversé. Voir les instructions pour chaque fonction spécialisée pour plus de détails.



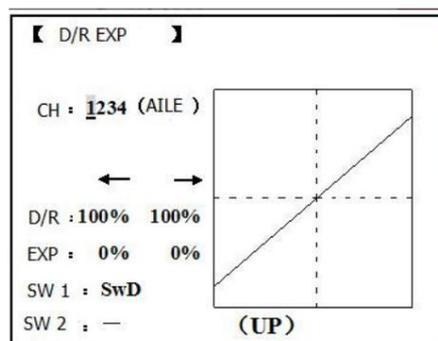
Vérifiez toujours la direction des servos avant chaque vol comme précaution supplémentaire pour confirmer que la mémoire du modèle, les branchements et les fonctions radio sont appropriés.

Inversion servo

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| Respectez la direction et la profondeur. définissez la direction (Ex : ELEV REV) | Ouvrir la fonction REVERSE | pendant 1s. (Si ADVANCE à nouveau) pour RECULER, POUSSER. |
| | Choisissez le bon canal et le servo de profondeur. (Ex : ELEV REV) | à ELEV, à REV Etes-vous sûr ? affiche pendant 1s |
| | proche | |

2.3.7 Taux double/triple et exponentiel (D/R,EXP)

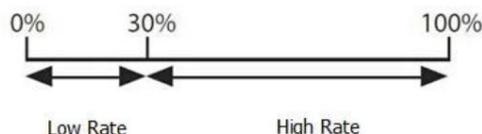
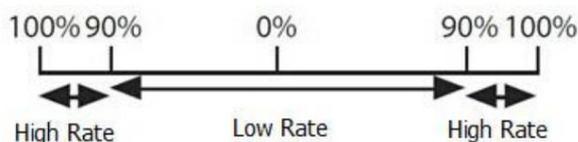
Débits doubles/triples : réduisez/augmentez la course du servo en basculant un interrupteur, ou (ACRO GLID) ils peuvent être engagés par n'importe quelle position du manche. Les doubles vitesses affectent la commande répertoriée, telle que l'aileron, pas seulement un seul servo (ex: canal 1). Par exemple, le réglage du double taux d'aileron affectera les deux servos d'aileron lors de l'utilisation de FLAPERON ou AIL-DIF, et la course des servos d'aileron et de profondeur lors de l'utilisation d'AILEVATOR ou ELEVON ou d'un hélicoptère CCPM.



Activation : •

N'importe quel SWITCH, AH. Si vous choisissez un interrupteur à 3 positions, ce double taux devient instantanément un triple taux. • La programmation du planeur vous offre le choix de Condition. Cette option vous permet d'avoir un taux distinct pour chacune des conditions. (GLID) • Position du manche (ACRO GLID). (Ex : sur le gouvernail, vous n'utilisez normalement que les 3/4 centraux du mouvement du manche, sauf pour les manœuvres extrêmes telles que les claquements/vrilles/décrochages. Tant que votre RUDDER STICK ne dépasse pas 90 % (c'est-à-dire le décrochage), le gouvernail va au taux élevé de 90 %, ce qui représente une quantité de voyages BEAUCOUP plus élevée que votre taux le plus bas à 89 %)

| | | |
|-----|-------------------|-------------------|
| | Low Rate = 50% | High Rate = 100% |
| 89% | Low Rate = . 45'' | |
| 90% | | High Rate = . 9'' |



Ajustabilité : •

Plage : 0 - 140 % (le réglage 0 désactiverait complètement la commande.) Valeur initiale = 100 % • Réglable pour chaque direction (ACRO/GLID) (c.-à-d. haut/bas, gauche/droite) (Ex : la plupart des modèles volent vertical sans aucune compensation de profondeur, mais nécessite un peu de profondeur lorsqu'il est inversé juste pour maintenir le vol en palier.

☛ Ce n'est que si un manche est choisi par l'élément « SW1 » qu'un interrupteur peut également être choisi par l'élément « SW2 ». Lorsqu'ils sont actionnés simultanément, le fonctionnement de l'interrupteur a priorité sur le fonctionnement du manche. (ACRO)

Exponentiel :

Modifiez la courbe de réponse des servos par rapport à la position du manche pour rendre le vol plus agréable. Vous pouvez rendre le mouvement du servo moins ou plus sensible autour du neutre pour le gouvernail, les ailerons, la profondeur et la manette des gaz (sauf pour le type HELI, utilisez plutôt la COURBE DES GAZ). (Les gaz de type ACRO EXP et THROTTLE CURVE ne peuvent pas être activés simultanément). De nombreux modèles nécessitent une grande quantité de déplacements pour effectuer leurs meilleurs tours.

Cependant, sans exponentiel, ils sont délicats autour du neutre, ce qui les rend désagréables à piloter et rend les petites corrections très difficiles. De plus, en définissant différentes exponentielles pour chaque taux, vous pouvez rendre l'efficacité de petites corrections similaire dans chaque taux, comme dans notre exemple ci-dessous : La meilleure façon de comprendre l'exponentiel est de l'essayer : • N'ayant encore apporté aucune modification au D/ R, écran EXP, déplacez le COMMUTATEUR D vers le BAS (vers le

MANCHE D'AILERON). •

Déplacez le COMMULATEUR D vers le haut. Maintenez la MANETTE D'AILERON à 1/4 des manettes et déplacez l'INTERRUPTEUR D vers le bas. • Remarquez combien il y a moins de déplacements. • Passez au bâton 3/4 et répétez. Remarquez comment le voyage est beaucoup plus proche, sinon identique.

Ajustabilité : • Plus

sensible autour du neutre. (Exponentiel positif) • Moins sensible autour du

neutre. (Exponentielle négative) • Réglable pour chaque direction. (ACRO/GLIDE)

Pour l'accélérateur, l'exponentielle est appliquée à l'extrémité inférieure pour aider les moteurs nitro et à essence à avoir une réponse linéaire de l'accélérateur, de sorte que chaque 1/4 de manche augmente le régime moteur de 25 % de la plage disponible. (Dans la plupart des moteurs, cela varie de 5 à 60 %)

☛ Remarque spéciale pour les hélicoptères : les types de modèles d'hélicoptères n'ont qu'un seul taux pour chaque position de commutateur plutôt qu'un taux pour chaque côté de la course du servo par position de commutateur. De plus, le réglage de D/R, EXP pour chaque position de commutateur nécessite que le curseur revienne au réglage No. et change la position de commutateur ici. Le simple fait de basculer le commutateur n'affecte pas le réglage de l'écran, ce qui permet d'attribuer des taux doubles avec le ralenti et d'autres fonctionnalités sur certains commutateurs, et ne nécessite pas de mettre le modèle dans cet état pour apporter des modifications.

Particularité des conditions : La programmation hélicoptère et planeur vous offre le choix de COND. Cette option vous permet d'avoir un taux distinct pour chacun des 3 contrôles sélectionnés automatiquement lors du changement de conditions, pour un total de CINQ taux disponibles. Changez simplement le choix du commutateur en COND. puis : (HELI) appuyez sur le LEVIER CURSEUR pour faire défiler les 5 conditions tout en réglant les taux.

(GLID) activer la condition correspondante pour éditer les taux.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|---|
| configurez le taux double taux de 0%, 15% et l'exponentiel et exponentiel dans le modèle HELI. | Ouvert D/R, EXP | pendant 1 s. (si ADVANCE à nouveau) vers D/R EXP, PUSH. |
| | Choisissez le canal | à CH, Poussez. au canal désiré. POUSSER |
| | Choisissez la première position de chaîne | à NON, APPUYER. vers le HAUT, PUSH. |
| | Définissez le taux et l'EXP (Ex: haut) dans le modèle HELI. | pour noter, PUSH. à 95%, confirmez 0% EXP. |
| | Allez à la 2e position du commutateur et réglez le taux et l'exponentiel. | sur NON, APPUYER. sur BAS, APPUYER. |
| | Facultatif : si vous utilisez un interrupteur à 3 positions, réglez le 3e taux. | à NON, APPUYER. à COND répéter ci-dessus. |
| | Facultatif : attribuez des taux doubles pour en avoir un pour chaque condition. | à SW, PUSH. à COND. Répétez les étapes ci-dessus pour régler chaque condition. |

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|---|
| Configurez les taux triples des ailerons sur SWITCH C avec réglages de course de 75 % (normal) 25 % (roulis lent) et 140 % (voltige extrême) et réglage exponentiel de 0 %, +15 % et -40 % | Ouvert D/R, EXP | pendant 1 s à BASIC (à D/R, EXP, PUSH. |
| | Choisissez la chaîne à changer (Ex : l'aileron est déjà sélectionné) | à CH, PUSH, à AILE, PUSH |
| | Facultatif : modifier la position de l'interrupteur. | à SW, PUSH à SWC, PUSH |

REMARQUE : Ce taux normal n'a pas d'exponentielle, il a donc une sensation très linéaire et normale. Ce taux de roulis lent a une exponentielle positive (à l'opposé de ce que la plupart

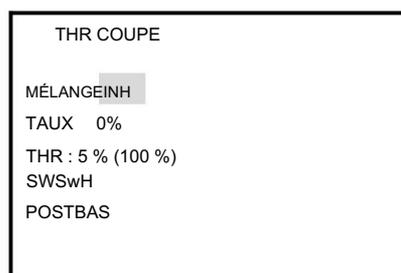
| | | |
|--------|---|---|
| | Confirmez que le commutateur est dans la position souhaitée et réglez le taux. (Ex : haut = taux élevé, 75 %) |  vers D/R  vers la position UP.  AILERON STICK à 75%  APPUYER  AILERON STICK à 75%  APPUYER |
| | Déplacez le commutateur sur la position du 2e taux et définissez ce taux particulier (Ex : centre = faible taux, 25 %) |  SWC en position centrale,  À dr  BÂTON D'AILERON à 25%  PUSH  AILERON STICK à 25%  PUSH |
| | Facultatif : Si vous utilisez un SW à 3 positions, déplacez le SW à la 3ème position et réglez ce taux. (Ex : DOWN=taux 3D, 140 %) |  SWC en position BAS.  BÂTON D'AILERON à 140%  PUSH  BÂTON D'AILERON à 140%  PUSH |
| | Facultatif : à l'exception de l'utilisation d'un interrupteur, vous pouvez définir des taux élevés pour qu'ils se déclenchent lorsque le manche dépasse un certain point. Pour tester cela, réglez le taux élevé des ailerons sur 25 %. Réglez maintenant l'affectation des commutateurs sur AIL (90 %). Déplacez AILERON STICK vers la droite et remarquez l'énorme graphique de saut. Vous voyez le changement ? Vous pouvez également en déplacement après de déclenchement en tenant le manche de sa distance. à l'endroit désiré puis en maintenant enfoncée la touche PUSH. |  à SWA à AILE (90%),  PUSH  À dr  BARRE D'AILERON à 25%  PUSH  BARRE D'AILERON à 25%  PUSH  AILERON STICK et écran de montre |
| | Définissez l'EXP de chaque tarif. (Ex 0 % +15 % -40 %) |  à EXP .PUSH  C en position UP confirme que EXP lit 0.  C vers la position BAS.  AILERON STICK à +15%  .PUSH  AILERON STICK à +15%  .PUSH  C en position centrale Répétez l'opération pour régler l'EXP à faible débit sur -40 %. |
| | Répétez les étapes ci-dessus pour la profondeur et le gouvernail. | |
| proche |   | |

2.3.8 Throttle Cut

AEROBASIC Throttle

cut (THR-CUT) (ACRO0/HELI) : permet d'arrêter facilement le moteur en basculant un interrupteur (avec la MANETTE DES GAZ au ralenti). Le mouvement est plus important au ralenti et disparaît à haut régime pour éviter les bâtons morts accidentels. Dans HELI, il existe un réglage supplémentaire.

L'emplacement et la direction de l'interrupteur doivent être choisis. Il est par défaut à NULL pour éviter accidentellement en l'attribuant à un interrupteur, ce qui pourrait entraîner un bâton mort involontaire en vol.



| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|--|
| Diminuez la manette des gaz réglage (au ralenti) pour arrêter le moteur en appuyant sur un interrupteur. (NOTEZ que vous DEVEZ attribuer un interrupteur. La valeur par défaut est NULL. Nous recommander SWICH C dans la position basse, avec RALENTI programmé pour SWITCH C au centre et en bas positionner.) | Ouvrir le menu BASIC, puis Ouvrir COUPE THR |  pendant 1s. (Si ADVANCE encore).  à THR CUT. POUSSER.. |
| | Activer la fonction. Choisir l'interrupteur désiré, et la position qui active la fonction. |  pour MÉLANGER, APPUYER,  pour MARCHÉ, APPUYER  à SW, PUSH,  PUSH  vers POSI, PUSH vers  |
| | Avec le manche des gaz au ralenti, ajustez le taux. | DOWN, PUSH SWC vers DOWN.  |
| | Jusqu'à ce que le moteur s'arrête systématiquement mais que la tringlerie d'accélérateur ne soit pas contraignante. |  Manette des gaz.  évaluer. jusqu'à ce qu'il s'éteigne. |
| | proche |   |

*De plus LOGIC SW(Lsw1 à 3) peut être affecté.

Normalement, un réglage de 10 à 20 % est suffisant. Regarder le corps du carburateur jusqu'à ce qu'il se ferme complètement est suffisant pour obtenir un réglage approximatif ; puis testez avec le moteur en marche pour confirmer.

GLIDER

Fournit un moyen facile d'arrêter le moteur en basculant un interrupteur, peu importe où se trouve le manche du frein à air. Le mouvement du servo sera de -30%. Vous devez maintenant sélectionner la position et la direction de l'interrupteur. Le réglage d'usine de la position est NULL pour éviter qu'un réglage accidentel sur un interrupteur ne provoque des problèmes pendant le vol.

Ajustabilité : •

Plage : -30 % à +30 %. Le mouvement du servo est de 0 %, le manche de frein à air est sur son minimum et -30 % sur le max.

- SWA-H et le commutateur logique Ls1-3 sont sélectionnables
- Toutes les positions sont disponibles pour le commutateur logique, y compris NULL (généralement MIX OFF), vous pouvez régler MIX par différentes positions d'un commutateur (UP & CEN, CEN & DN) et également NORM , RÉV.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|---|
| Flip interrupteur à diminuer le taux jusqu'à ce que le moteur s'arrête. (REMARQUE : pour SW, PUSH pour SW souhaité Activer la fonction Choisissez souhaitée, vous DEVEZ attribuer un commutateur PUSH et la position.) passer au contrôle quelle est la valeur par défaut NUL) | Ouvrez le menu BASIC, puis ouvrez THR CUT |  pendant 1s. (Si ADVANCE encore).  à THR CUT. POUSSER. |
| | |  pour MÉLANGER, APPUYER,  pour MARCHÉ, APPUYER  à SW, PUSH,  PUSH  à POSI, PUSH à la position désirée, POUSSER |
| | Réglez le taux jusqu'à ce que le moteur s'arrête. |  évaluer. jusqu'à ce qu'il s'éteigne. |
| | proche |   |

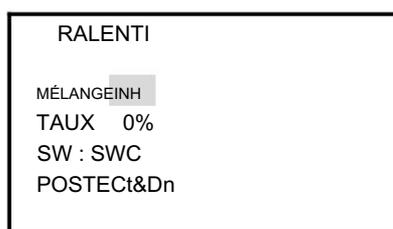
HÉLICOPTÈRE

Cette fonction est utilisée pour arrêter le moteur une fois le vol terminé. Vous pouvez mettre le moteur sous/hors tension, sans déplacer le manche de trim pour éteindre et régler à nouveau à chaque fois avant le vol. La fermeture des gaz pour l'hélicoptère inclut THR ON/OFF (position au-dessus du ralenti vers le bas). Avant de réinitialiser la coupure des gaz, le manche des gaz doit rester en dessous du point de réglage pour éviter une accélération soudaine.

Notification : étape de réglage du point de déclenchement : dans le menu THR CUT, choisissez THRO par DIAL, puis appuyez sur PUSH et déplacez le manche des gaz vers le point de déclenchement, puis appuyez et maintenez enfoncé PUSH une seconde pour enregistrer. Cette fonction ne fonctionne que lorsque le manche des gaz se déplace sous le point de déclenchement.

2.3.9 IDLE DOWN (ACRO uniquement)

Réduit le ralenti du moteur pour : réglé pour s'asseoir sur la piste avant le décollage, les décrochages et les vrilles, et les atterrissages. Le réglage de ralenti normal est un peu plus élevé pour des démarrages plus faciles et des vols sûrs avec moins de risques de bâtons morts.



Remarque importante : La fonction IDLE-DOWN n'est normalement pas utilisée lors du démarrage du moteur et son fonctionnement accidentel peut empêcher votre moteur de démarrer. L'AT10II avertit que IDLE-DOWN est activé lorsque l'émetteur est allumé. Assurez-vous de désactiver la fonction ou d'annuler l'avertissement en appuyant sur le levier CURSEUR si vous vouliez que la fonction soit activée.

Ceci peut être assigné à n'importe quel interrupteur/position. Certains modélisateurs attribuent accidentellement IDLE-DOWN à un côté d'un interrupteur et THR-CUT à l'autre. Il n'y a pas de réglage "normal" pour démarrer le moteur. Par défaut, IDLE-DOWN passe au centre et vers le bas de l'INTERRUPTEUR C. Cela fonctionne bien avec THR-CUT également sur SWITCH C vers le bas. Le SWITCH C vers le haut correspond au vol/démarrage normal, au centre pour les manœuvres/atterrissages plus lents et vers le bas pour couper le moteur. Si vous attribuez IDLE-DOWN ou THR-CUT au TRAINER SWITCH H ou F à ressort, puis utilisez la fonction d'entraînement, vous risquez de perdre le contrôle des gaz ou le dead stick pour votre élève.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|---|
| Diminuez le réglage de l'accélérateur au ralenti avec Ajustez le taux jusqu'à ce que le moteur bascule d'un interrupteur pour les rotations au ralenti comme votre réglage habituel avec l'accélérateur et les | Ouvrir le menu BASIC, ouvrir AU RALENTI | pendant 1s. (Si ADVANCE encore), pour RALENTIR, APPUYER. |
| | Activer la fonction | pour MIX, PUSH, pour OFF |
| | Facultatif : modifier l'affectation des interrupteurs. | Manette des gaz vers le bas, ÉVALUER, POUSSER, au taux désiré, PUSH |
| | proche | vers SW, vers la position désirée, PUSH. |

*Normalement une valeur de 10 à 20 %. Fixez le fuselage, moteur en marche. Réglez la MANETTE DES GAZ au ralenti. Réglez l'interrupteur IDLE-DOWN ON et OFF jusqu'à ce que le ralenti souhaité soit atteint. Assurez-vous d'accélérer périodiquement pour permettre au moteur de "nettoyer" et de tourner au ralenti de manière fiable.

*De plus, LOGIC SW (Lsw1 à 3) peut être affecté.

2.3.10 Fail Safe (F/S) (perte de signal propre et batterie de récepteur faible) sous-menu (F/S) : définit les réponses en cas de perte de signal ou de batterie Rx faible.

| | | |
|-----------|--|---------------|
| F/S | | |
| CH1 AILE | | → 1AILE NOR |
| NOR F/S | | 2ELEV NOR |
| | | 3THRO 15% |
| | | 4RUDD NI |
| CH9 : NI | | 5ENGRENAGE NI |
| CH10 : NI | | 6RABAT NI |
| CH11 : NI | | 7AUX1 NI |
| CH12 : NI | | 8AUX2 NI |

Ajustabilité :

• Chaque canal peut être réglé indépendamment. • Le réglage NOR (normal) maintient le servo dans sa dernière position commandée. • La fonction F/S (Failsafe) déplace chaque servo dans une position prédéterminée. • REMARQUE : le réglage du F/S de la manette des gaz s'applique également au Battery F/S. • Le F/S est utilisé dans certaines compétitions pour faire tourner le MULTIROTOR au sol avant de s'envoler et de causer des dommages potentiels ailleurs. Inversement, peut également être utilisé pour passer au neutre sur tous les servos, en espérant que l'avion vole le plus longtemps possible. • Les modélisateurs de compétition maintiennent souvent la fonction NOR afin que de brèves interférences n'affectent pas la manœuvre de leur modèle.

• Réglez le canal des gaz de manière à ce que le moteur tourne au ralenti en cas d'interférence (ACRO). Cela peut donner suffisamment de temps pour s'éloigner et récupérer des interférences radio et minimiser les dommages en cas de crash.

• Pour les hélicoptères, NOR est généralement le choix le plus sûr.

• Nous vous recommandons également de régler le coupe-circuit électronique d'un moteur à essence sur la position OFF dans la fonction F/S pour des raisons de sécurité.

Si vous spécifiez un paramètre F/S, les données Failsafe sont automatiquement transmises toutes les deux minutes. (PCM) Lorsque vous choisissez le mode F/S, vérifiez que vos paramètres sont comme vous le souhaitez en éteignant l'interrupteur d'alimentation de l'émetteur et en vérifiant que les servos se déplacent vers les paramètres que vous avez choisis. Assurez-vous d'attendre au moins deux minutes après avoir modifié le réglage et mis le récepteur sous tension avant d'éteindre l'émetteur pour confirmer que vos modifications ont été transmises.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|--|
| Modifiez la commande Failsafe du récepteur pour le canal 8 (interrupteur d'arrêt du moteur à essence) sur une position prédéfinie. REMARQUE : Il s'agit de l'une des nombreuses fonctions pour lesquelles la radio nécessite une confirmation pour effectuer une modification. | Ouvrez le menu BASIC, puis ouvrez F/S. |  pendant 1s. (Si ADVANCE encore)   à F/S, PUSH |
| | Choisissez le canal à changer (Ex:CH.8) |  à CH8, APPUYER |
| | Définissez et confirmez la commande de sécurité intégrée. |  qui commande CH8 à la position OFF souhaitée.  pour ajuster, APPUYER |
| | Répétez comme vous le souhaitez | |
| proche | |   |

2.3.11 Fonction de canal auxiliaire (y compris les commandes des canaux 9-12)

(AUX-CH) : définit la relation entre les commandes de l'émetteur et la sortie du récepteur pour les canaux 5-12. De plus, les CH9-12 POSI sont utilisés pour changer la direction du servo CH9-12.

Notez que les fonctions CH9-12 ne sont visibles que sur l'écran AUX-CH et que le mode de modulation doit être PCM ou 2.4G.

Ajustabilité : •

les canaux 5-8 peuvent être assignés à n'importe quel COMMUTATEUR (AH), COMMUTATEUR LOGIQUE (Lsw1-Lsw3), curseur [VR(D) et VR(E)], ou bouton [VR(AC)] (par exemple, déplacer les volets vers un interrupteur ou un curseur), mais pas les manettes de commande principales (utilisez des mixages programmables pour le faire) ; • le canal 9-10 peut être affecté à n'importe quel COMMUTATEUR (AH), COMMUTATEUR LOGIQUE (Lsw1-Lsw3) et la direction du servo peut être modifiée. • plusieurs canaux peuvent être affectés au même commutateur, curseur ou bouton ; • les canaux réglés sur "NULL" ne sont contrôlés que par les mixages. (Ex : utilisation de 2 canaux pour 2 servos de gouvernail.

Voir mélanges p. 68.)

• Si les fonctions GYRO SENSE, GOVERNOR et THR-NEEDLE sont activées, les réglages AUX-CH des canaux associés deviennent automatiquement invalides.

| AUX-CH | |
|---------|---------|
| CH5SWG | CH1STK1 |
| CH6Vra | CH2STK2 |
| CH7VrC | CH3STK3 |
| CH8VrB | CH4STK4 |
| CH9SwB | CH11SwD |
| CH10SWA | CH12VRE |

Chaînes associées :

GYRO SENSE (ACRO) : CH. 5, 7 ou 8 GYRO

SENSE (HELI) : CH. 5 GOUVERNEUR (HELI) :

CH. 7, ou CH. 7 et 8 THR-AIGUILLE (ACRO HELI) :

CH. 8 N'oubliez pas que si vous attribuez le contrôle

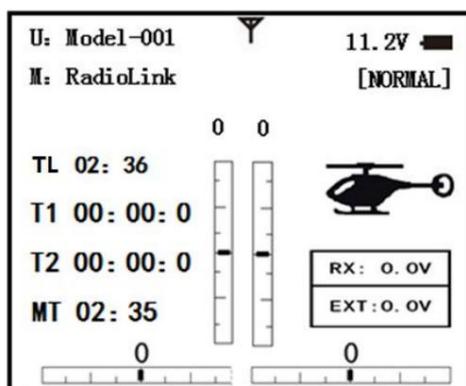
⚠ principal d'un canal à un interrupteur que vous utiliserez plus tard pour d'autres fonctions (comme les taux double/triple ou les aérofreins), chaque fois que vous utiliserez cette autre fonction, vous déplacerez également le canal auxiliaire.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|--|
| Affectez les volets au curseur droit [VR(E)] et réglez le canal 7 sur NULL en vue de l'utiliser comme contrôle du système de fumée (le système de fumée étant activé plus tard par une manette des gaz sur CH7 MIX) | Ouvrez le menu BASIC, puis AUX-CH |  pendant 1s. (Si ADVANCE  encore). |
| | Choisissez le canal à changer (Ex:CH6) |  à CH6, PUSH, au commutateur désiré, POUSSER |
| | Répétez les étapes ci-dessus si vous le souhaitez. (Ex :CH7=NULL) |  à CH7, PUSH, à NULL |
| | proche |   |

2.3.12 Sous-menu TIMER (fonctions chronomètre) : contrôle

trois horloges électroniques utilisées pour suivre le temps restant dans une compétition, le temps autorisé, le temps de vol avec un réservoir de carburant, le temps sur une batterie, etc.

| MINUTEUR | | | |
|----------|---------|---------|----------|
| <1> | NON <2> | NON <3> | ON |
| HEURE | 10:00 | 10:00 | --- |
| MODE | HAUT | HAUT | MAQUETTE |
| AU: | SwA | SwA | --- |
| | NULL | NULL | --- |
| RSET | SwA | SwA | --- |
| | NULL | NULL | --- |



Ajustabilité : •

Compte à rebours : démarre à partir de l'heure choisie, affiche le temps restant. Si le temps est dépassé, il continue à compter en dessous de 0.

• Compte à rebours : démarre à 0 et affiche le temps écoulé jusqu'à 99 minutes 59 secondes. • Compte à rebours (type Stop) : démarre à partir de l'heure choisie, affiche le temps restant et s'arrête à

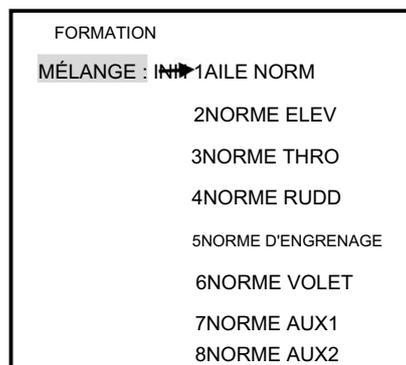
0. • Minuterie de modèle : cumule le temps de marche jusqu'à 99 heures et 59 minutes pour chaque modèle. Minuterie modèle une fois fonction est désactivée, le temps cumulé sera également réinitialisé à "0:00". • Indépendant de chaque modèle, et automatiquement mis à jour avec le changement de modèle. • Dans l'un ou l'autre des modes TIMER, la minuterie émet un bip toutes les minutes. Pendant les vingt dernières secondes, il y a un bip toutes les deux secondes. Pendant les dix dernières secondes, il y a un bip chaque seconde. Une longue tonalité est émise lorsque le temps sélectionné est atteint. (MINUTERIE HAUT/BAS) • Pour réinitialiser, choisissez la minuterie souhaitée avec le levier CURSEUR (lorsque vous êtes à l'écran de démarrage), puis appuyez et maintenez DIAL pendant 1 seconde. • Activation par l'un ou l'autre sens du COMMUTATEUR AH, par la MANETTE DES GAZ (STK-THR) (l'utilisation de la MANETTE DES GAZ est pratique si vous gardez une trace du carburant restant, ou pour un électrique, de la quantité de batterie restante), par le COMMUTATEUR LOGIQUE Lsw1- Lsw3 ou par l'interrupteur de puissance (PWR SW). • Le commutateur de réinitialisation peut également être affecté (SWITCH AH ou LOGIC SWITCH Lsw1-Lsw3)

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| Réglez la minuterie 2 sur un compte à rebours de 4 1/2 minutes, contrôlé par la position du manche des gaz. pour suivre le compte à rebours de l'accélération réelle à temps pour mieux coopérer avec l'utilisation du carburant/de la batterie. | Ouvrez le menu BASIC, puis MINUTEUR | pendant 1s. (Si ADVANCE encore). vers MINUTERIE, APPUYER |
| | Aller à MINUTERIE <2> | vers MINUTERIE <2> , APPUYER |
| | Ajustez le temps à 4min,30sec. Ceci est utilisé de l'accélération réelle à temps pour mieux coopérer avec l'utilisation du carburant/de la batterie. | à 4, PUSH. à 00 TIMER<2>, PUSH à 30, PUSH |
| | Attribuez le commutateur à ST-THK et NULL. point de déclenchement. | vers SWA TIMER<2>, vers ST-THK, PUSH Manette des gaz jusqu'à 50 %, appuyez pendant 1 s pour définir le Manette des gaz jusqu'à la position souhaitée (Ex: 1/4 stick) Appuyez sur le bouton pendant 1 s pour régler. |
| | proche | |

2.3.13 FORMATEUR :

Pour la formation des pilotes débutants avec cordon d'entraînement en option reliant 2 émetteurs. L'instructeur a

plusieurs niveaux de contrôle.



Ajustabilité : •

NORM : Lorsque le TRAINER SWITCH est activé, le canal réglé sur ce mode peut être contrôlé par l'élève. Le canal défini est contrôlé en fonction de toute programmation définie sur l'émetteur de l'élève.

• **FUNC** : Lorsque le TRAINER SWITCH est activé, le canal réglé sur ce mode peut être contrôlé par l'élève, contrôlé en fonction de n'importe quel mixage réglé sur l'émetteur de l'instructeur. • **MIX** : Lorsque le TRAINER SWITCH est activé, le canal réglé sur ce mode peut être contrôlé à la fois par l'étudiant et l'instructeur, contrôlé en fonction de n'importe quel mixage réglé sur l'émetteur de l'instructeur.

Et le taux de mélange de l'étudiant est réglable. (30 % par défaut)

[Remarque] Cependant, il devient invalide même s'il configure le canal qui n'est pas dans l'émetteur d'un élève. Le canal sert d'opération par l'émetteur de l'instructeur automatiquement. • **OFF** : Le canal réglé sur ce mode ne peut pas être contrôlé par l'élève même lorsque le TRAINER SWITCH est sur ON. Le canal défini est contrôlé uniquement par l'instructeur, même lorsque le TRAINER SWITCH est activé.

• **SWITCH** : commandé uniquement par le SWITCH H à ressort. Non cessible. • **Compatibilité** :

L'AT10 peut être maître ou élève avec n'importe quel émetteur Radiolink compatible avec le cordon. Branchez simplement le cordon de l'entraîneur en option (pour la série AT10, vendu séparément) dans la connexion de l'entraîneur sur chaque émetteur et suivez les directives ci-dessous.

EXEMPLES :

• Lorsque les gaz/le collectif sont réglés sur FUNC, l'entraînement en hélicoptère à 5 canaux est possible avec un hélicoptère à 4 canaux émetteur.

• Configurez le modèle dans un deuxième émetteur, utilisez le mode NORM pour vérifier rapidement et en toute sécurité le bon fonctionnement de toutes les fonctions, puis laissez la radio élève piloter entièrement le modèle. • En utilisant le mode NORM, définissez des portées inférieures, différentes exponentielles, même différents paramètres de canal auxiliaire sur la radio de l'élève (si elle possède ces fonctionnalités). • Pour faciliter la courbe d'apprentissage, la profondeur et l'aileron peuvent être réglés sur le mode NORM ou FUNC, les autres canaux étant réglés sur OFF et contrôlés par l'instructeur.



REMARQUE:

• N'allumez JAMAIS l'émetteur élève. • TOUJOURS régler le mode de modulation de l'émetteur élève sur PPM. • ASSUREZ-VOUS que les émetteurs de l'élève et de l'instructeur ont des réglages de trim et des mouvements de commande identiques. Vérifiez en alternant tout en déplaçant les manettes de commande. • Déployez COMPLÈTEMENT l'antenne de l'instructeur. Réduire l'antenne de l'élève. (Sauf 2,4 GHz) • Lorsque la fonction TRAINER est active, la fonction snap roll est désactivée. Les autres fonctions, telles que IDLE-DOWN et THR-CUT, qui ont été affectées au même commutateur, ne sont pas désactivées.

Vérifiez toujours vos attributions de fonctions avant d'utiliser la fonction TRAINER. • Lorsque vous sélectionnez un modèle différent, la fonction TRAINER est désactivée dans le modèle actuel pour des raisons de sécurité.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|-----------|-----|---------------|
|-----------|-----|---------------|

| | | |
|--|--|---|
| Allumez le système TAINER et configurez-le pour que l'élève ait : un contrôle entièrement fonctionnel de l'aileron et de la gouverne de profondeur à l'appui FLAPERON &AILERON ; normalement contrôle du gouvernail pour permettre une course abaissée ; et pas de contrôle du canal des gaz (avec l'instructeur pour la sécurité) | Ouvrir le menu BASIC, puis Ouvrir ENTRAÎNEUR | MODE pendant 1s. (Si ADVANCE encore). à l'ENTRAÎNEUR, PUSSEZ |
| | Activer FORMATEUR | POUSSER, POUSSER |
| | Choisissez les canaux souhaités et les types de formation appropriés | passé AILE et ELE (FUN par défaut) à THRO, PUSH, à OFF, PUSH à RUDD, PUSH, à NORME, POUSSER |
| | proche | END END |
| Testez la fonction radio des élèves avant d'essayer de voler ! | | |

2.3.14 Sélection du commutateur logique (LOGIC SW) :

Les différentes fonctions de l'AT10II peuvent être sélectionnées par commutateur.

Le commutateur logique peut être affecté aux fonctions suivantes : THR-CUT, IDLE DOWN, AUX-CH, TIMER, PROG. MIX, AIRBRAKE, ELEV-FLAP et AILE-FLAP. Le commutateur logique peut activer des fonctions par la combinaison de deux commutateurs. Les 2 types de logique, soit ET soit OU, peuvent être sélectionnés.

| SW | | OUT | |
|--------|--------|-----|-----|
| SW (1) | SW (2) | AND | OR |
| OFF | ON | OFF | OFF |
| OFF | ON | OFF | ON |
| ON | OFF | OFF | ON |
| ON | ON | ON | ON |

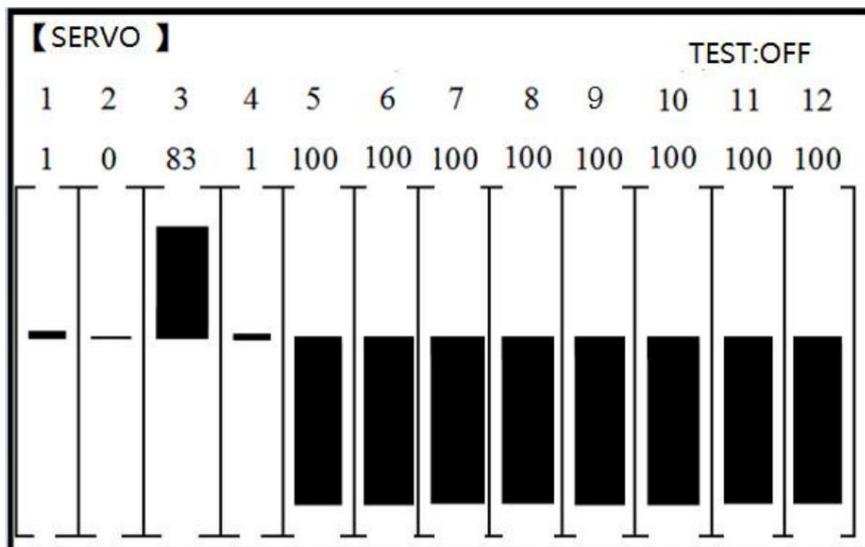
| LSW | 1(OFF) | 2(OFF) | 3(OFF) |
|------|--------|--------|--------|
| SW | SwA | SwA | SwA |
| POST | NULL | NULL | NULL |
| MODE | x/and | x/and | x/and |
| SW | SwA | SwA | SwA |

Ajustabilité :

Trois commutateurs logiques peuvent être utilisés. (LSW1, LSW2 et LSW3) •

SW (1) : Tout SWICH AH ou THRSTKS, SW (2) : Tout SWICH AH • Position du commutateur (POSI) • Mode logique : AND ou OR (MODE)

2.3.15 Affichage SERVO et sous-menu cycle : Affiche la sortie de la radio vers les canaux 1-12.



Le sous-menu servo comprend deux fonctionnalités : •

Affichage graphique à barres en temps réel pour montrer exactement quelles commandes l'émetteur envoie aux servos. (Cela peut être particulièrement pratique pour configurer des modèles avec des fonctions de mélange compliquées, car les résultats de chaque manche, levier, bouton, entrée de commutateur et circuit de retard peuvent être immédiatement vus.) • Fonction de cycle servo pour aider à localiser les problèmes de servo avant l'in- échecs de vol. (Canaux 1-12)

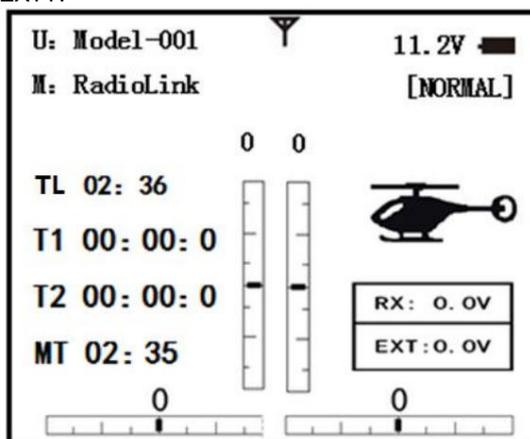
| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|---|
| Afficher le résultat de la réaffectation du canal 6 du bouton VR(A) à trois positions | Terminez la fonction de programmation souhaitée. (Ex : dans AUX-CH, déplacez ch.6 vers SWITCH C) | Voir AUX-CH pour plus de détails. |
| | Ouvrir la fonction SERVO |  pendant 1s. (Si ADVANCE  encore).  à SERVO , POUSSER |
| COMMUTATEUR C Faire défiler le canal 6 asservissement. | Déplacez chaque commande pour voir le fonctionnement. (Ex : SWITCH C dans toutes les positions) |  C en position centrale. Notez le changement de position du servo ch.6. |
| | Préparez tous les servos à faire fonctionner et faites un cycle | Branchez les servos. Allumer.  |
| | proche |   |

2.3.16 TÉLÉMÉTAIRE

Intensité du signal et tension du récepteur intégrés à l'émetteur radio. Il est affiché comme la configuration suivante, également dans le sous-menu RECEIVE.

La tension du récepteur est indiquée par

RX, la tension externe est indiquée par EXT.Y.



Trouver les informations de télémétrie : sous le MENU DE BASE, sélectionnez RECEVOIR, appuyez sur PUSH pour entrer, vous pouvez trouver les informations de télémétrie, illustrées ci-dessous. RX est la tension du récepteur, EXT est la tension externe. De plus, la température et le régime moteur (EXT, TEMPERATURE, RPM et GPS ont tous besoin d'un capteur de télémétrie). RSSI est la force du signal, NULL est pour aucun signal et 0 est pour max.

Connexion du capteur de télémétrie : les capteurs EXT, TEMPÉRATURE, RPM, GPS peuvent se connecter un par un avec le port du récepteur DATA.

```

[RECEIVE ] 00:00.0      11.6v █
SPEED : 0.0m/s      GPS : 0
RISE : 0.0m/s      RSSI : NULL
THRO : 99%        MODE : NORM
VOLT : 0.0v        YAW : 0.0°
LONG : 0.000000    ROLL : 0.0°
LATI : 0.000000    PITC : 0.0°
ALT. : 00.0m      DIST : 00.0m

```

Lien comme ci-dessous :

Connectez-vous au module de télémétrie PRM-01



Connectez-vous au module de télémétrie PRM-03 (le produit au milieu est le contrôleur de vol Mini Pix de Liaison radio)



Partie 3. FONCTIONS DU MENU AVANCÉ ACRO

3.1 TYPES D'AILE D'AVION (ACRO/GLID):

Il existe 3 types d'ailes de base dans les modèles MULTIROTOR : •

Simple. Le modèle utilise un servo d'aileron (ou plusieurs servos sur un faisceau en Y dans un seul canal de récepteur) et a une queue. Il s'agit de la configuration par défaut et ne nécessite aucune programmation spécialisée de l'aile. • Servos d'ailerons jumelés. Le modèle utilise 2 servos d'ailerons et a une queue. Voir SERVOS DOUBLE D'AILERON. • Modèles sans queue (aile volante). Le modèle utilise 2 servos d'aile travaillant ensemble pour créer à la fois le contrôle du roulis et du tangage. Voir ELEVON.

Servos d'ailerons jumeaux (avec une queue) (ACRO/GLID) : de nombreux modèles de la génération actuelle utilisent deux servos d'ailerons, branchés sur deux servos d'ailerons, branchés sur deux canaux récepteurs séparés. (Si votre modèle est une aile volante sans gouvernes de profondeur séparées, voir ELEVON)

AVANTAGE : •

Possibilité de régler le centre et les extrémités de chaque servo pour une course parfaitement adaptée. • Redondance, par exemple en cas de panne de servo ou de collision en vol. • Facilité de montage et plus de couple par surface en ne nécessitant pas de barres de torsion pour qu'un seul servo entraîne 2 surfaces. • Facilité de montage et plus de couple par surface en ne nécessitant pas de barres de torsion pour qu'un seul servo entraîne 2 surfaces. • Avoir plus de débattement d'aileron vers le haut que vers le bas pour des tonneaux plus droits, différentiel d'aileron. (Voir le glossaire pour la définition.) • Réglez un pourcentage négatif pour inverser le fonctionnement de l'un des servos.

Options :

• Récepteur 5 canaux. Configurez AILE-2 avant de continuer avec FLAPERON ou AIL-DIFF. • FLAPERON : • Utilise CH6 pour le second servo • Permet l'action des volets ainsi que l'action des ailerons à partir des ailerons. • Fournit la fonction FLAP-TRIM pour ajuster le point neutre du FLAPERON pour le vol en palier. • Permet également le différentiel d'aileron dans sa propre programmation (au lieu d'activer AIL-DIFF). • Utilise CH7 pour le 2e servo (voir AIL-2 utilise CH5) • Laisse CH5 et CH6 libres pour le fonctionnement des volets, comme FLAPERON et l'action des volets ensemble, dans

FREIN

PNEUMATIQUE. • Permet une plus grande course des ailerons vers le haut que vers le bas pour des tonneaux plus droits. Vous devrez choisir lequel de FLAPERON ou AIL-DIFF est le meilleur pour la configuration de votre modèle. Si vous avez besoin que les ailerons fonctionnent également comme volets, vous voudrez probablement utiliser FLAPERON. Si votre modèle a 2 servos d'ailerons et volets, alors AIL-DIFF est probablement le choix le plus simple.

REMARQUE : Une seule des trois fonctions de type aile (FLAPERON, AIL-DIFF et ELEVON) peut être utilisée à la fois. Les trois fonctions ne peuvent pas être activées simultanément. Pour activer un type d'aile différent, le premier doit être désactivé.

3.2 SERVOS DOUBLE AILERON (récepteur 5 canaux, AILE-2 , ACRO/GLID)

AILE-2 permet FLAPERON et AIL-DIFF avec un récepteur 5 canaux. AILE-2 indique uniquement à la radio que vous utilisez CH5 et CH6 (FLAPERON), ou CH5 et CH7 (AILDIFF), et non CH6 ou CH7, comme deuxième servo dans FLAPERON ou AILE-DIFF. Vous devez encore activer et paramétrer la fonction FLAPERON/AILE-DIFF.

➔ Notez que la sélection de CH6&5 ou CH7&5 ne libère PAS CH6 ou CH7 à utiliser pour d'autres fonctions lors de l'utilisation d'un récepteur avec plus de 5 canaux. 5 et 6 (FLAPERON/AILE-DIFF) sont dédiés à la programmation FLAPERON ou AILE-DIFF. [Ceci est avantageux avec quatre servos d'ailerons dont les points finaux ou les sous-trims doivent être réglés séparément. CH1, CH5 et CH6 sont déjà entièrement configurés pour fonctionner comme des ailerons. Mélangez le CH7 ou CH8 (le deuxième servo d'aileron de l'autre côté) dans les ailerons pour fonctionner correctement.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|---|
| Ajustez la sortie du servo du 2ème aileron de CH6 ou 7 au canal CH6 & 5. Autorisez les servos d'aileron doubles à fonctionner avec un récepteur à 5 canaux. | Ouvrez le sous-menu PARAMÈTRES. |  Pendant 1s. (Si AVANCE en ).  vers PARAMÈTRE, APPUYER |
| | Sélectionnez AILE-2 et passez à CH6&5. |  Vers AILE-2.  vers CH6&5 |
| | proche |   |

Il existe 4 types de queue de base dans les modèles MULTIROTOR : •

Simple. Le modèle utilise un servo de profondeur et un servo de gouvernail (ou plusieurs servos sur un faisceau en Y).

C'est la valeur par

défaut. • Deux servos de profondeur. Le modèle utilise 2 servos de

profondeur. • Modèles sans queue. Le modèle utilise 2 servos d'aile ensemble pour créer un contrôle de roulis et de tangage. Voir ELEVON (ACRO/ GLID 1A+1F). • TAIL EN V. Le modèle utilise 2 surfaces, à un angle, ensemble pour créer un contrôle de lacet et de tangage. voir V-TAIL (ACRO/ GLID).

➔ Remarque : Une seule des trois fonctions de type empennage (AILEVATOR, V-TAIL et ELEVON) peut être utilisée à la fois. La radio fournit un réchauffement et ne permettra pas l'activation d'un autre type de queue jusqu'à ce que le premier soit désactivé. Un message d'erreur OTHER WING MIXING IS ON s'affichera.

Utilisation d'ELEVON (ACRO/GLID 1A+1F) : il est utilisé avec des ailes delta, des ailes volantes et d'autres MULTIROTOR sans queue qui combinent les fonctions d'aileron et de profondeur, en utilisant deux servos, chacun sur l'ELEVON. Les réponses aileron/profondeur de chaque servo peuvent être ajustées indépendamment. Ceci est également populaire pour l'utilisation de modèles au sol, tels que les réservoirs, qui entraînent deux moteurs ensemble pour l'avant et un moteur vers l'avant / un vers l'arrière pour tourner.

3.3 MENU FONCTION AVANCE ACRO

Les mixages sont des programmes spéciaux au sein de la radio qui commandent à un ou plusieurs canaux d'agir avec l'entrée d'une seule source, telle qu'un stick, un curseur ou un bouton.

Il existe plusieurs types de mixages : TYPE : •

Linéaire : la plupart des mixages sont linéaires.

Un mélange 100% linéaire indique au servo esclave de faire exactement ce que le

le servo maître fait, en utilisant 100% de la plage du canal esclave pour ce faire. Un exemple est FLAPERON, lorsque le manche d'aileron est déplacé, le servo de volet est invité à se déplacer exactement de la même quantité. Un mélange linéaire de 50 % indiquerait au servo esclave, par exemple, de se déplacer à 50 % de sa plage lorsque la commande du maître est déplacée de 100 %.

- Offset : Un mix OFFSET est un type spécial de mix linéaire. Lorsque le mixage est activé (généralement un basculement d'un interrupteur), le servo esclave est déplacé d'un pourcentage défini de sa plage. Un exemple de ceci est AIRBRAKE, déplaçant les volets, FLAPERON et la profondeur tous à une position définie en appuyant sur un interrupteur.
- Courbe : les mélanges de courbe sont principalement utilisés dans les hélicoptères, mais peuvent également être utilisés dans les avions et les planeurs.

Un exemple est le mélange THROTTLE-NEEDLE, où le servo de l'aiguille en vol est déplacé, modifiant le mélange, lorsque le servo des gaz est déplacé.

- Retard : les mélanges de retard font partie de quelques fonctions très spéciales qui font que le servo se déplace plus lentement vers la plage désirée.

THROTTLE DELAY (simule des moteurs à turbine) et les retards de profondeur dans AIRBRAKE en sont deux exemples. DELAY dans HELI est un autre exemple qui ralentit le mouvement du servo vers les réglages de trim pour les autres conditions.

Essentiellement, chaque fonctionnalité de la programmation de la radio est vraiment un mélange, avec toutes les affectations/programmation configurées et prêtes à l'emploi. De plus, les programmes AT10II ACRO et GLID fournissent tous deux 4 mélanges linéaires et 4 courbes entièrement programmables (HELI fournit 4 linéaires et 2 courbes) qui vous permettent de configurer des mélanges spéciaux pour résoudre les difficultés de vol, activer des fonctions supplémentaires, etc.

Examinons rapidement quelques exemples qui sont des fonctionnalités que nous avons déjà couvertes. Cela peut aider à clarifier les types de mixage et l'importance des mixages :

- Exponentiel est un mixage de courbe préprogrammé qui rend la réponse des servos plus (+) ou moins (-) sensible autour du manche central (fonctionne en conjonction avec le double taux, un mélange linéaire qui ajuste la plage totale). voir D/R, EXP,
- IDLE-DOWN et THR-CUT sont deux mélanges préprogrammés OFFSET. Ceux-ci indiquent au servo des gaz, lorsqu'il est en dessous d'un certain point, de se déplacer vers le ralenti d'un pourcentage supplémentaire pour aider à fermer le carburateur.
- Le mélange ELEV-TO-FLAP est un mélange linéaire préprogrammé pour déplacer les volets proportionnellement au contrôle de la profondeur, ce qui rend la boucle du modèle encore plus serrée qu'elle ne le peut sur la profondeur seule.
- Le mélange THROTTLE-NEEDLE est un mélange de courbe (comme PROG.MIX 5 à 8) pour une configuration correcte de l'aiguille en vol.
- Le mélange THROTTLE DELAY est un mélange de retard préprogrammé qui ralentit la réponse du servo CH3.

Ensuite, nous verrons en profondeur certains mixages préprogrammés (mixages dont les canaux sont prédéfinis pour plus de simplicité) que nous n'avons pas encore couverts, et enfin, nous examinerons les types de mixage entièrement programmables.

3.3.1 MIX programme

| [PROG MIX] | | [PROG MIX1] | |
|------------|---------|-------------|-----------|
| -normal- | -curve- | RATE ← : 0% | MIX:INH |
| 1:INH | 5:INH | → : 0% | |
| 2:INH | 6:INH | OFFSET: 0% | TRIM:OFF |
| 3:INH | 7:INH | (- 0%) | LINK: OFF |
| 4:INH | 8:INH | MASTER:CH1 | SW:SwB |
| | | SLAVE:CH4 | POST:NULL |

AT10II contient quatre mixages programmables linéaires séparés. (Notez que le taux de mélange du mélangeur # 5-8 est défini avec une courbe à 5 points. HELI a le mélange du mélangeur # 5-6. Voir CURVE MIXES Il existe une variété de raisons pour lesquelles vous pourriez vouloir utiliser ces mélanges. Quelques-uns sont énumérés ici . Tous les paramètres réglables sont listés ci-dessous, mais ne les laissez pas vous effrayer. Pour vos premières expériences avec des mixages, activez simplement les mixages par défaut, ajustez-les comme vous pensez qu'ils doivent être, puis utilisez l'écran servo pour vérifier et voir si vous aviez raison. Comme pour toutes les fonctions, un exemple de configuration suit, étape par étape, pour vous aider.

Exemples de raisons d'utiliser des mélanges programmables

linéaires : • Pour corriger les mauvaises tendances du MULTIROTOR (comme le roulis en réponse à l'action du gouvernail). • Pour faire fonctionner 2 servos ou plus pour un seul axe (comme deux servos de gouvernail). • Pour corriger automatiquement une action particulière (telle que l'abaissement de la gouverne de profondeur lorsque les volets sont abaissés). • Pour faire fonctionner un deuxième canal en réponse au mouvement dans un premier canal (par exemple, augmenter la quantité d'huile de fumée en réponse à une plus grande application de l'accélérateur, mais uniquement lorsque l'interrupteur de fumée est actif). • Pour désactiver la réponse d'une commande principale dans certaines circonstances (telles que la simulation d'un allumage moteur sur un bicylindre, ou les virages de direction assistés par l'accélérateur, également avec un bicylindre).

Ajustabilité : •

Par défaut : Les 4 mélanges programmables sont par défaut les mélanges les plus fréquemment utilisés pour plus de simplicité. Si vous souhaitez utiliser l'un de ces mélanges, sélectionnez simplement ce numéro de mélange afin que les servos maître et esclave soient déjà sélectionnés pour vous. • PROG.MIX1 aileron à gouvernail pour des virages coordonnés • PROG.MIX2 profondeur à volets pour des boucles plus serrées (HELI mélange par défaut ELEV à tangage.) • PROG.MIX3 volet à profondeur pour compenser le tangage avec les volets (HELI mélange par défaut le tangage à l'ELEV) • Compensation PROG.MIX4 de la manipulation au sol de l'accélérateur au gouvernail • Canaux disponibles pour le mélange : Les quatre mélanges peuvent utiliser n'importe quelle combinaison de CH1-8. (CH9-10 n'est pas proportionnel et ne peut pas être mélangé.) Le décalage et les cadrans peuvent également être réglés sur les canaux principaux. •Maître : le canal de commande, le canal dont le mouvement est suivi par le canal esclave. •Un autre canal : la plupart des mélanges suivent un canal de contrôle. (Ex : gouverne de direction aux ailerons, 25 %, pas d'interrupteur, corrige le couplage en roulis.)

| MASTER | SLAVE | LINK | TRIM | SWITCH | POSITION | RATE | OFFSET | | |
|--------|-------|------|------|-----------|----------|------|--------|---|--|
| RUDD | AILE | SUR | | À L'ARRÊT | TOUT | NULL | 25% | 0 | |

•Offset comme maître : Pour créer un mélange OFFSET, réglez le maître sur OFST. (Ex : Déplacez FLAPERON en tant que volets à 20 % de leur portée totale lorsque l'INTERRUPTEUR C est en position basse.)

| MASTER | SLAVE | LINK | TRIM | SWITCH | POSITION | RATE | OFFSET | | |
|--------|-------|------|------|--------|----------|--------|--------|---|--|
| OFST | RABAT | | ON | S/O | C | EN BAS | 20% | 0 | |

• Cadran comme maître : Pour affecter directement la position d'un servo en déplaçant un cadran, réglez le maître comme cadran souhaité. (Ex : créer un deuxième trim des gaz sur le curseur gauche.)

| MASTER | SLAVE | LINK | TRIM | SWITCH | POSITION | RATE | OFFSET | | |
|--------|-------|------|------|--------|----------|------|--------|---|--|
| RV(D) | THRO | OFF | | N / A | TOUT | NUL | 5 % | 0 | |

•Esclave : le canal contrôlé. Le canal est déplacé automatiquement en réponse au mouvement du canal maître. Le deuxième canal est dans le nom d'un mix (c'est-à-dire aileron à gouvernail). •Lien : reliez ce mélange programmable à d'autres mélanges.

Ex : Mélange PMIX FLAP-ELEVATOR pour corriger le gonflement lorsque les volets sont abaissés, mais le modèle a un empennage en V. Sans LINK, ce mélange ne déplace la gouverne de profondeur CH2 que lorsque les volets sont commandés, ce qui entraîne une combinaison dangereuse de lacet et de roulis. Avec LINK ON, le mélange est appliqué à CH2 et CH4.

| MASTER | SLAVE | LINK | TRIM | SWITCH | POSITION | RATE | OFFSET | | |
|--------|-------|------|------|--------|----------|------|--------|---|--|
| FLAP | ELEV | ON | OFF | TOUT | | NUL | 5 % | 0 | |

•Trim : le trim du maître affecte l'esclave. Ne s'affiche pas si le maître n'est pas CH 1-4, car 5-9 n'ont pas de trim. Ex : deux servos de gouvernail. Avec TRIM OFF, le trim du gouvernail lierait les deux servos. TRIM ON résout ce problème. • Choix marche/arrêt :

• **COMMUTATEUR** : N'importe laquelle des positions de n'importe lequel des 8 commutateurs peut être utilisée pour activer un mixage. Les options Up&Cntr, Cntr&Dn permettent d'activer le mixage dans 2 des 3 positions d'un SWITCH à 3 positions. • **NULL** : Aucun COMMUTATEUR ne peut désactiver ce mixage. Ce mélange est actif à tout moment. • **LOGIC SW** (Lsw1 à 3) peut être affecté. • **STK-THR** : Allumer/éteindre par le mouvement de la MANETTE DES GAZ. Le point de déclenchement/la direction sont sélectionnables. Ex : OFST-à-(portes de vitesse) se mélangent pour ouvrir les portes de vitesse au ralenti, ce qui n'est actif que si l'accélérateur est inférieur à la moitié.

| COMMUTATEUR DE TRIM DE LIAISON MAÎTRE | ESCLAVE | POSITIONNER | DÉCALAGE DE TAUX |
|---------------------------------------|---|-------------|------------------|
| OFST | AUX2 OFF ON STK-THR Stick à 1/2 pendant 1 sec. 100% | | 0 |

• **Taux** : le pourcentage de la plage de l'esclave qu'il déplacera lors de l'entrée maximale du canal maître. Ex : RUDDERAILERON mix, 50%. Plage totale=1". Lorsque le gouvernail est déplacé complètement à droite, les ailerons se déplacent de 1/2".

| MASTER SLAVE LINK TRIM SWITCH | POSITION | RATE | OFFSET |
|-------------------------------|-----------|----------------|-----------|
| RUDD AILE | À L'ARRÊT | N'IMPORTE QUEL | NUL 50% 0 |

• **Décalage** : décale le centre de l'esclave par rapport au maître. Ex : la soupape de fumée s'ouvre plus largement par position du servo des gaz lorsque l'interrupteur de fumée est activé. Le neutre du servo de fumée est déplacé vers le bas du centre de la MANETTE DES GAZ vers le bas.

| MASTER SLAVE LINK TRIM SWITCH | POSITION | RATE | OFFSET |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------------|
| THRO AUX2 | À L'ARRÊT | À L'ARRÊT | E BAS 100% 100% |

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|---|
| Configurer un mixage FLAP-ELEV : ON lorsque le SWITCH C est en position basse. Aucun mouvement d'ascenseur lorsque les volets remontent (spoilers), 5 % de mouvement de l'élévateur lorsque les volets descendent. Le lien devrait être activé si le mode a un jumeau servos d'ascenseur. Sinon, Link reste À L'ARRÊT. | Ouvrir un mixage programmable inutilisé.(Ex : utiliser PROG.MIX3 puisqu'il est déjà configuré pour FLAP-ELEVATOR) |  au menu BASIC, à nouveau à AVANCE  vers PROG.MIX PUSH |
| | Activer la fonction |  vers MIX, PUSH, vers  ON, PUSH |
| | Choisissez les canaux maître et esclave. Déjà CH6 .Déjà CH2 | |
| | Facultatif : définissez Maître sur OFST ou RV(AE) |  à Master, PUSH, todesired choice |
| | Réglez LINK et TRIM selon vos besoins. |  pour lier, pousser ,  à DWON |
| | Attribuez SWITCH et positionnez. (Ex : passer de E à C, Bas) |  vers SW, PUSH, vers  SwC  vers POSI, PUSH vers  BAS |
| | Facultatif : réglez l'interrupteur sur STK-THR pour activer le mélange avec la MANETTE DES GAZ. |  vers SW, PUSH vers  STK-THR  à POSI,  Manette des gaz sur la position désirée point . Appuyez 1sec.pour régler. |

| | | |
|--|--|--|
| | Facultatif : définissez la position du commutateur sur NULL. Rendre le mix actif à tout moment. Non complet avec STK-THR. |  à POSI, PUSH, à  NULL |
| | Tarif fixe. (Ex : Bas=0 %, Haut=5 %) |  pour RATE, PUSH VR(A) laissez à  0%  VR(A) passé centre .  à 5% |
| | Réglez OFF SET, si nécessaire. Ex0 |  à OFST à  0% |
| | proche |   |

Autres exemples : •

Mélange RUD-ELEV (ACRO GLID) : Compense le cabrage vers le haut ou vers le bas lorsque la gouverne de direction est appliquée. • Mélange AIL-RUD (ACRO) : Coordonnez les virages en appliquant automatiquement le gouvernail avec l'entrée des ailerons. Tous types de modèles. • Mix ELEV-PIT (HELI) : Compense la perte de portance due à l'inclinaison du modèle

3.3.2 Mélanges programmables par courbe (PROG.MIX5-8)(HELI : PROG.MIX5-6) :

Les programmes ACRO/GLID de l'AT10 contiennent quatre mélanges programmables de courbes distincts. HELI en contient deux. Il existe une variété de raisons pour lesquelles vous pourriez vouloir des mélanges de courbes. Habituellement, un mélange linéaire ne correspond pas à vos besoins sur toute la gamme. Un mélange de courbes préprogrammé est la fonction THROTTLE-NEEDLE. Cette courbe est réglable en 5 points, vous permettant d'ajuster le réglage du moteur en 5 points le long de sa plage de régime.

Un mélange de courbe programmable par défaut est RUDDER-AILERON. Un mélange linéaire qui empêche le modèle de rouler en lame de couteau est probablement trop d'ailerons lorsque le gouvernail est appliqué en vol en palier. Créez un mélange de courbes et définissez les 5 points pour qu'ils correspondent au mélange linéaire. Inhibez le mixage linéaire, puis ajustez la courbe pour obtenir la bonne réponse tout au long de la course du canal de gouverne de direction.

| | | | |
|-------------------|---------|---|-------------|
| [PROG MIX] | | [P.MIX5 CURVE] | |
| -normal- | -curve- | MIX:INH | POINT-5> 0% |
| 1:INH | 5:INH |  | 4> 0% |
| 2:INH | 6:INH |  | 3 0% |
| 3:INH | 7:INH |  | 2> 0% |
| 4:INH | 8:INH |  | 1> 0% |
| | | MAS:CH1 | |
| | | SLV:CH2 | |
| | | SW:SwF | |
| | | POST:NULL | |

AJUSTABILITÉ : •

Valeurs par défaut ACRO/GLID : Les 4 courbes programmables mélangent par défaut les choix les plus fréquents, mais peuvent être réglées sur n'importe quel canal. • PROG.MIX5 gouvernail à aileron pour compensation de couplage de roulis (GLID mélange par défaut aileron à ELEV.) • PROG.MIX6 gouvernail à aileron pour compensation de couplage de roulis (GLID mélange par défaut aileron à ELEV.) • PROG.MIX7 gouvernail à profondeur pour la compensation de couplage de pas (GLID mélange par défaut profondeur à aérofrein.) • PROG.MIX8 gouvernail à profondeur pour compensation de couplage de pas (GLID mélange par défaut profondeur à aérofrein.) • HELI par défaut : • PROG.MIX5 aileron à profondeur pour les virages coordonnés • PROG.MIX6 aileron à profondeur pour les virages coordonnés • Maître : Le canal de contrôle ne peut être qu'un canal. Impossible de DÉCALER ou de composer.

- Trim : non disponible dans les mélanges de courbes.
- Décalage : non disponible dans les mélanges de courbes.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|---|
| Configurez un mélange de courbes RUDD-ELEV sur un modèle qui s'abaisse fortement à pleine gouverne de direction et pas du tout avec une entrée de gouverne minimale, et s'aggrave. gouverne de droite plutôt que sur la gauche. Point 1 : 25 % Point 2 : 8 % Point 3 : 0 % Point 4 : 10 % Point 5 : 28 % ON lorsque SWITCHC est en panne. l'interrupteur sur LINK doit être activé si d'élévateur doubles. Sinon , LINK reste À L'ARRÊT. (Notez que le point 3 est 0 %. Sinon, la gouverne de profondeur serait recadrée lorsque le mélange est actif et qu'aucune entrée de gouverne de direction n'est donnée.) | Ouvrir un mélange programmable inutilisé.(Ex : utiliser PROG.MIX7 car il est déjà configuré pour FLAP-ELEVATOR) | au menu BASIC, à nouveau AVANCE vers PROG.MIX PUSH 7 |
| | Activer la fonction | pour MIXPUSH pour ON, PUSH |
| | Choisissez maître et esclave sur la | Déjà RUDD. Déjà ELEV |
| | Réglez LINK selon vos besoins (Ex : désactivé) | |
| | Attribuez SWITCH et positionnez. (Ex : changer de F à C, vers le bas) | à SW.PUSH. à C, PUSH à POSI, PUSH. vers le BAS |
| | Facultatif : régler le modèle STK-THR pour activer le mélange avec a des servos MANETTE D'ACCÉLÉRATEUR. | à POSI manette des gaz à point désiré. Appuyez 1sec.pour régler. |
| | Facultatif : définissez la position du commutateur sur NULL. Rendre le mix actif à tout moment. Non complet avec STK-THR. | à POSI, PUSH, à NULL |
| Définissez le pourcentage souhaité à cinq points de bâton. | au POINT -1 à 25% Répétez pour les points 2-5. | |
| proche | | |

3.3.3 FLAPERON (ACRO/GLID 1A+1F) :

【FLAPERON】
 MIX: **INH**
 (L) (R)
 RATE-AIL1: +100% +100%
 AIL2: +100% +100%
 FLP2: +100%
 FLP1: +100%

ACRO

【FLPERON】
 MIX: **INH** NORMA ←
 (L) (R) START
 RATE-AIL1: +100% +100% SPEED
 AIL2: +100% +100% DISTA
 FLP2: +100% LANDI
 FLP1: -100%
 B.FLY-ADJ:25%

GLID

La fonction de mélange FLAPERON utilise un servo sur chacun des deux ailerons et les utilise à la fois pour la fonction aileron et volet. Pour l'effet de volets, les ailerons montent/descendent simultanément. Bien sûr, la fonction d'aileron (se déplaçant dans des directions opposées) est également exécutée.

☝ Remarque : Lors du changement de polarité d'un taux, "change rate dir?" s'affiche pour vérification. S'il vous plaît configuré après avoir appuyé sur DIAL pendant 1 seconde et annulé l'affichage d'une alarme. (GLID uniquement)

Une fois que FLAPERON est activé, chaque fois que vous programmez CH6 ou "flap" (c'est-à-dire le mélange ELEVATOR), la radio commande aux deux servos de fonctionner comme des volets. La quantité de débattement disponible en tant que volets est réglable indépendamment dans FLAPERON. Une fonction de compensation est également disponible (voir FLAP-TRIM) pour ajuster les deux positions neutres ensemble pour un vol rectiligne en palier ou de légères augmentations/diminutions de

l'angle du volet. END POINT et SUB-TRIM ajustent toujours chaque servo individuellement.

Ajustabilité : •

Chaque course vers le haut du servo d'aileron peut être réglée séparément de sa course vers le bas, créant ainsi un différentiel d'aileron. (Voir exemple). • La

course de chaque servo d'aileron lorsqu'il est actionné en tant que volet est réglable séparément. • AILE-2

peut être utilisé pour utiliser un récepteur à 5 canaux tout en ayant FLAPERON. REMARQUE : La fonction AILE-2 commande

uniquement au servo du canal 5 de fonctionner avec le servo d'aileron comme ailerons et d'obéir à la commande de volet primaire

(course ajustée dans FLAP-TRIM). Récepteur 6+ canaux et canal 6. • Les réglages FLAPERON séparés pour chaque condition peuvent être définis. (GLID)

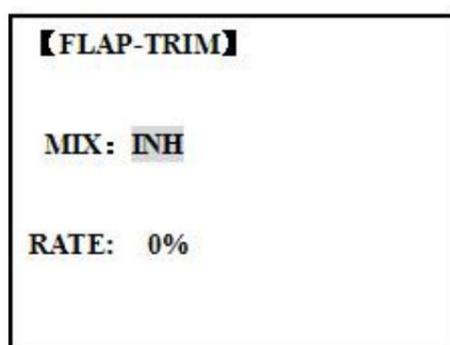
Remarque : L'activation de FLAPERON fait uniquement fonctionner les ailerons comme des ailerons et indique à la radio jusqu'où vous voulez qu'ils se déplacent en tant que volets. Si vous activez ensuite d'autres programmations qui les déplacent comme des volets. FLAP-TRIM est la fonction de réglage des volets qui permet aux volets de se déplacer en réaction à la commande du canal 6. Il est destiné uniquement à régler le centre des volets, mais peut également être utilisé comme contrôle complet des volets. ELEVATOR-FLAP ajouterait un mélange de profondeur dans le mouvement des volets à partir du cadran des volets après l'activation de FLAP-TRIM.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| Activez les servos d'ailerons jumeaux, FLAPERON. | Ouvrez le FLAPERON. |  au menu BASIC, à nouveau à AVANCE  à FLAPERON .PUSH. |
| Entrez 10 % moins de course vers le bas que vers le haut (différentiel d'aileron) dans la programmation FLAPERON. (Diminution facultative : ajustez la course vers le bas de l'aileron droit/haut/bas ou de l'aileron gauche jusqu'à 90 %) | Activez la fonction. |  mélanger.  agir |
| | |  à AILE1 MANETTE D'AILERON. à  90%  à AILE2, AILERON STICK à  90% |
| Réglez la course totale des volets disponible à 50 % de la course des ailerons disponible. | Facultatif : Utiliser comme contrôle total des volets. Démissionner CH6 est le contrôle principal dans AUX-CH pour le contrôle de volet souhaité. (Ex : curseur droit) |  à FLAP2 PUSH, à + 50%   à FLAP1.PUSH, à -50%  |
| | proche |   |

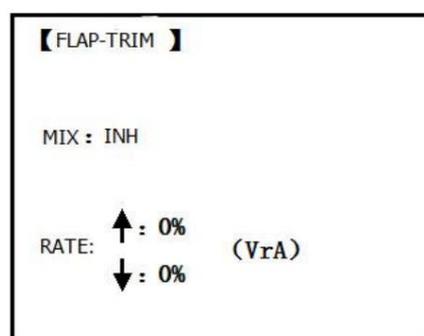
* Si vous recevez un message d'erreur indiquant que OTHER WING MIXING IS ON, vous devez désactiver AIL-DIFF ou ELEVON.

3.3.4 GARNITURE DE VOLETS

Utilisation de FLAP-TRIM pour régler FLAPERON (ACRO/GLID)



ACRO



GLID

FLAP-TRIM affecte la commande FLAPERON primaire [par défaut à VR(A)] pour permettre le réglage en vol de l'action des volets du FLAPERON.

➔ Remarque : même si FLAP-TRIM est activé avec AIL-DIFF, cela n'aura aucun effet. La SEULE fonction qui permet le contrôle des ailerons en tant que volets dans la configuration AIL-DIFF est AIRBRAKE. La plupart des modélisateurs utilisent AIRBRAKE, ou des mélanges programmables, pour déplacer les volets vers une position spécifiée via le mouvement d'un interrupteur.

FLAP-TRIM peut également être utilisé comme commande principale des volets en vol. Ce faisant, vous pouvez affecter CH6 à un interrupteur à 3 positions, avec une position "SPOILERON", neutre et "FLAPERON", et même ajuster le pourcentage parcouru comme FLAPERON/SPOILERON en modifiant la course du Flap Trim.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|---|
| Ajoutez FLAP-TRIM pour permettre aux ailerons du modèle d'être compensés ensemble en tant que volets à tout moment pendant le vol, avec une course maximale de 5 % de la course totale des volets définie dans FLAPERON. | Ouvrir la fonction FLAP-TRIM | à BASIC à nouveau pour AVANCER vers FLAP-TRIM.PUSH. |
| | | La fonction est automatiquement activée avec FLAPERON ; cependant le voyage par défaut est 0. |
| | Réglez la course disponible pour le FLAPERON en tournant la molette CH6. | à 5% |
| | proche | |

3.3.5 AILE DIFF (ACRO/ GLID 2A+1F/ GLID 2A+2F)

| 【AILE-DIFF】 | |
|------------------------|--|
| MIX: INH | |
| (L) (R) | |
| RATE-AIL1: +100% +100% | |
| AIL2: +100% +100% | |
| FLAP: CH6 | |

ACRO

| 【AILE-DIFF】 | | |
|------------------------|--|---------|
| | | NORMA ← |
| (L) (R) | | START |
| RATE-AIL1: +100% +100% | | SPEED |
| AIL2: +100% +100% | | DISTA |
| B.FLY-ADJ:25% | | LANDI |

GLIDE (2A+1F)/GLIDE (2A+2F)

Le différentiel d'aileron est principalement utilisé sur les ailes à 3 ou 4 servos, avec un volet intérieur actionné par servo sur CH6 ou CH5 et CH6, et AILE-DIFF contrôlant le bon fonctionnement des ailerons de 2 servos d'aileron, branchés sur CH1 et CH7. Les ailerons ne peuvent pas être déplacés comme les volets lors de l'utilisation d'AILE-DIFF, sauf si vous utilisez AIRBRAKE. (Notez que même si vous activez FLAP-TRIM tout en utilisant AILE-DIFF, cela n'aura aucun effet. SEUL AIRBRAKE contrôle les ailerons en tant que volets dans la configuration AILE-DIFF.)

➔ Remarque : Lors du changement de polarité d'un taux en camber-flap, "change rate dir?" s'affiche pour vérification. Veuillez configurer après avoir appuyé sur DIAL pendant 1 seconde et annulé un affichage d'alarme. (GLID uniquement) • La fonction FLAP vous permet de configurer 1 ou 2 servos pour l'action des volets. • Les réglages AILE-DIFF séparés pour chaque condition peuvent être réglés. (GLID uniquement)

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|--|
| Activez les servos d'ailerons jumeaux à l'aide de AILE-DIFF. Notez que la fonction ne fait par défaut aucune différence entre la course vers le bas et la course vers le haut. Si vous souhaitez une course différentielle, ajustez simplement chaque côté. (Ex : 90 %) | Ouvrez le FLAPERON. | au menu DE BASE, à nouveau pour AVANCER vers AILE-DIFF .PUSH. |
| | Activez la fonction. | pour MÉLANGER, APPUYER. agir |
| | Facultatif : ajustez la course haut/bas pour 2 servos. (Ex : 90 % vers le bas) | à AILE1 MANETTE D'AILERON. à 90% à AILE2, AILERON STICK, à 90% |

| | | | |
|--|--------|-----|-----|
| | proche | END | END |
|--|--------|-----|-----|

*Si vous recevez un message d'erreur indiquant que OTHER WING MIXING IS ON, vous devez désactiver ELEVON ou FLAPERON.

3.3.6 Air Break (ACRO/ GLID)

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| [AIR-BRAK] | [BUTTERFLY] |
| AIL1: --- MIX:INH | AIL1: 0% MIX:INH |
| AIL2: --- SW:SwC | AIL2: 0% SW:SwA |
| FLAP:+ 50% :DOWN | FLAP: 0% :DOWN |
| ELEV:- 10% MODE:offset | SPOI: --- CRI: 1 |
| -delay- | |
| ELEV: 0% | PRESET: 15% (99%) |
| ACRO | GLID |



Comme FLAPERON et AILEVATOR, AIRBRAKE est une fonction qui est vraiment composée d'une série de mixages préprogrammés tous faits pour vous dans la radio. L'AIRBRAKE (souvent appelé "crow" ou BUTTERFLY - voir GLID, p. 62 pour plus de détails) déplace simultanément le volet (si installé), les ailerons jumelés (si installés) et la profondeur, et est généralement utilisé pour effectuer des descentes abruptes ou pour limiter les augmentations de vitesse. vitesse en plongée.

Cette fonction est souvent utilisée même sur les modèles sans volets comme un moyen facile d'utiliser le FLAPERON et FLAP-ELEVATOR en mélangeant ensemble.

AJUSTABILITÉ : •

Activation : soyez proportionnel en déplaçant la MANETTE D'ACCÉLÉRATEUR, ou réglez les positions en basculant l'interrupteur assigné. • Commutateur : Mix SWITCH est sélectionnable. • LOGIC SW (Lsw1 à 3) peut également être affecté. • Linéaire (Inversement proportionnel à la MANETTE DES GAZ): Fournit une augmentation proportionnelle de la quantité d'action de l'AIRBRAKE lorsque la MANETTE DES GAZ est abaissée et que l'interrupteur assigné est activé. Il fournit progressivement plus d'AIRBRAKE à mesure que vous ralentissez le moteur. Comprend une position de manche sélectionnable où l'AIRBRAKE commence, augmentant progressivement jusqu'au même réglage lorsque la MANETTE DES GAZ est abaissée. Si vous souhaitez que l'aérofrein soit directement proportionnel au manche des gaz, vous devrez inverser la fonction THR-REV. Notez que cela change la direction du manche des gaz pour tous les modèles. • Décalage : fournit une réponse AIRBRAKE immédiatement après le mouvement de l'interrupteur, en passant à une course prédéfinie sur chaque canal actif sans aucun moyen de réglage en vol. • Pendant le fonctionnement de l'aérofrein, la course de profondeur est affichée sur l'affichage du trim de profondeur dans l'écran de démarrage. • Réaction retardée : vous pouvez supprimer les changements soudains d'attitude de votre modèle lorsque AIRBRAKE BUTTERFLY est activé en réglant l'élément de retard (retard-ELEV), pour ralentir la réponse de la profondeur, permettant aux volets/ailerons/profondeur d'atteindre tous leur point final souhaité ensemble. Un réglage de 100 % ralentit le servo pour qu'il prenne environ une seconde pour parcourir la distance prescrite. (GLID : fonction B.FLY-ELEV) • Réglable en vol (ACRO) : l'utilisation de l'aileron (lorsque AILE-DIFF ou FLAPERON est activé) et du levier de compensation de profondeur en vol peut être réglée pour régler les paramètres d'aileron et de profondeur dans votre aérofrein plutôt que d'ajuster l'aileron et l'assiette de profondeur réels du modèle. Cela permet un réglage facile pour toute montgolfière en vol. Lorsque l'interrupteur de l'aérofrein est déplacé vers la position d'arrêt, le trim ajuste à nouveau le trim de profondeur normal. • Canaux contrôlés : La profondeur, les ailerons jumelés et les volets peuvent être réglés indépendamment dans AIRBRAKE, y compris réglés sur 0 pour n'avoir aucun effet. • Si FLAPERON est actif, la course des ailerons peut être réglée indépendamment pour les servos branchés sur CH1 et CH6. Le choix du volet n'a aucun effet sur le FLAPERON. • Si AIL-DIFF est actif, alors CH1 et CH7 peuvent être réglés indépendamment. • Normalement, les deux ailerons sont levés de manière égale en mode AIRBRAKE, et le mouvement de profondeur est réglé pour maintenir le trim lorsque les ailerons se lèvent. Différentes quantités peuvent être définies pour chaque aileron afin de corriger le couple

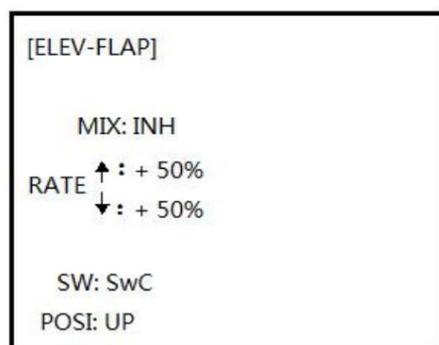
réactions et autres caractéristiques uniques du modèle.

Assurez-vous de bien comprendre ce que feront les ailerons abaissés dans AIRBRAKE BUTTERFLY. En plus de créer une énorme quantité de traînée (souhaitable pour les atterrissages ponctuels), cela crée également un "wash-in", un angle d'attaque plus élevé là où se trouvent les ailerons, et encourage le décrochage de la pointe.

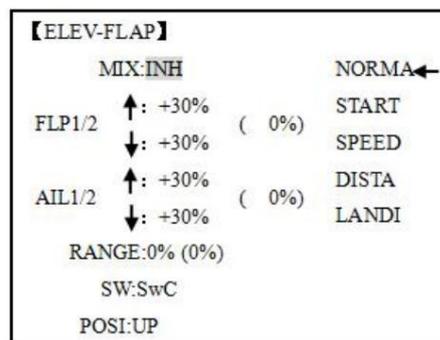
Si vous l'utilisez pour des performances acrobatiques et non pour des "arrêts brusques", envisagez de lever les ailerons et de baisser les volets à la place, comme indiqué dans le schéma ci-dessus.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|--|
| Activez AIR-BREAK sur un FLAPERON. Mode. Réglez la course du FLAPERON à 75 %, avec une profondeur négative (poussée) de 25 %. | Vérifiez que FLAPERON est actif. | Voir notice FLAPERON. |
| | Ouvrez AIR-BREAK. | à BASIC. à nouveau pour AVANCER pour AIR-BREAK. POUSSER. |
| | Activer la fonction | SW C en position haute mélanger. APPUYER sur ARRÊT |
| | Ajustez les courses au besoin. (Ex : ailerons chacun 75 %, profondeur-25 %) | à AIL1.PUSH. à +75%, APPUYER à ELEV.PUSH. à -25%, APPUYER à AIL2.PUSH. à +75%, PUSH |
| | Facultatif : retarder la vitesse du servo de profondeur. | retarder-ELEV. POUSSER. à 25%, APPUYER |
| | Facultatif : changez le mélange de la quantité totale lors du passage à proportionnel à la proximité du manche des gaz avec le ralenti. | sur MODE.PUSH. à Linéaire (0 %), PUSH. Manette des gaz jusqu'au point 0 désiré. pendant 1sec jusqu'à bips (L'affichage change si le nouveau réglage est différent du précédent) |
| | proche | |

3.3.7 Mélange ELEV-FLAP (ACRO/GLID) :



ACRO



GLID

Le mixage ELEV-FLAP est le premier mixage préprogrammé que nous aborderons. Ce mélange fait baisser ou monter les volets chaque fois que l'ascenseur est déplacé. Il est le plus souvent utilisé pour effectuer des virages de pylône plus serrés ou des virages plus carrés lors de manœuvres. Dans la plupart des cas, les volets s'affaissent (sont abaissés) lorsque la profondeur est commandée.

Ajustabilité :

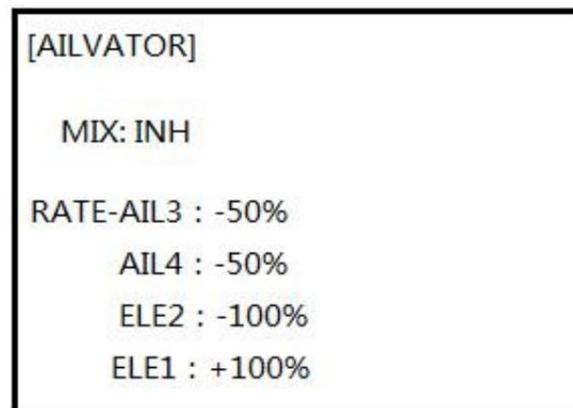
Taux : -100 % (volet entièrement relevé) à +100 % (volet complètement abaissé), avec une valeur par défaut de +50 % (la moitié de la plage de volet est atteinte lorsque le MANCHON D'ÉLEVATEUR est tiré pour fournir un maximum ascenseur.)

Commutateur : Entièrement assignable. LOGIC SW (Lsw1 à 3) peut également être affecté. SI vous le réglez sur NULL, le mix ne fonctionne pas. (ACRO) •Plage (GLID) : la plage dans laquelle le mélange ne fonctionne pas près du neutre d'un manche de profondeur peut être configurée.

Maintenez le manche au point désiré (côté supérieur ou inférieur), puis appuyez sur DIAL et maintenez une seconde pour régler la plage. • Condition (GLID) : Les réglages ELEV-FLAP séparés pour chaque condition peuvent être définis.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|--|
| Activer ELEV-FLAP Activer la fonction mélange. Réglez la course des volets à 0 % de volets négative (poussée) et à 45 % de volets avec une profondeur positive. | Ouvrir ELEV-FLAP |  à BASIC.  à nouveau pour AVANCER  à ELEV-FLAP. POUSSER. |
| | |  pour MÉLANGER, POUSSER. sur ON.PUSH |
| | Ajustez les courses au besoin. (Ex : 0 %, jusqu'à 45 %) |  évaluer.  Bâton d'ascenseur à 0%   Bâton d'ascenseur  à +45%,  |
| | proche |   |

3.3.8 Servos de profondeur double (avec un gouvernail) (AILEVATOR) (ACRO) :



De nombreux modèles utilisent deux servos de profondeur, branchés sur des canaux récepteurs séparés. (Les ailes volantes sans commande d'aileron séparée utilisent ELEVON. Les modèles d'empennage en forme de V utilisent V-TAIL, AVANTAGE :

- Possibilité d'ajuster le centre et les points d'extrémité de chaque servo pour une course parfaitement adaptée.
- Facilité d'assemblage, ne nécessitant pas de bielles de torsion pour un seul servo pour piloter 2 surfaces
- Élévateurs servant également d'ailerons pour des cascades extrêmes ou des vols à réaction plus réalistes (en option)
- Redondance, par exemple en cas de panne de servo ou de collision en vol.

AJUSTABILITÉ : • CH2

et CH8 uniquement. (Avec un mélange programmable, pourrait utiliser CH5 comme 2e servo de profondeur.

THROTTLE-NEEDLE utilise CH8 et ne peut pas être actif simultanément). • La direction de la course de chaque servo peut être inversée dans REVERSE ou les pourcentages définis peuvent être inversés ici. • L'élévateur se déplace indépendamment réglable (dans les deux sens et en pourcentage). • Action facultative en tant qu'ailerons (réponse par défaut à 50 %). Cette réponse ne peut pas être activée/désactivée en vol. Le réglage de AIL1 et 2 sur 0 désactive cette fonction.

Remarque : si vous voulez cela, mais on/off avec un interrupteur, réglez AIL1 et 2 sur 0 ici, et utilisez 2 mixages.

AIL-à-AUX2 (lien/trim désactivé, assigner un interrupteur), obtenez l'action des ailerons des servos de profondeur lorsque l'interrupteur assigné est activé.

La fonction de mélange AILEVATOR utilise un servo sur chacun des deux élévateurs et combine la fonction d'élévateur avec la fonction d'aileron (sauf si la course des ailerons est réglée sur 0). Pour l'effet d'aileron, les gouvernes de profondeur sont relevées et abaissées l'une en face de l'autre conjointement avec les ailerons. Une fois AILEVATOR activé, à moins que vous ne mettiez à zéro les chiffres des ailerons (voir ci-dessous), chaque fois que vous déplacez vos ailerons ou que toute programmation déplace vos ailerons (c'est-à-dire le mélange RUDDER-AILERON), la radio commande automatiquement les deux servos de profondeur pour fonctionner également comme ailerons. Pour désactiver cette action, il suffit de régler les 2 réglages de débattement des ailerons à 0 dans la fonction AILEVATOR. De cette façon, les ascenseurs fonctionneront uniquement comme des ascenseurs.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| Activez les servos de profondeur jumelés. Désactivez la partie de profondeur agissant comme des ailerons de cette fonction. Remarque : selon la géométrie de votre modèle, il peut être nécessaire d'inverser un servo ou de définir un pourcentage négatif ici. | Ouvrez l'AILEVATOR | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à AILVATOR, |
| | Activez la fonction. | pour MÉLANGER, pour POUSSER. agir. |
| | Facultatif : ajustez la course vers le haut/vers le bas lorsque vous utilisez les ailerons. (Ex : 0) | à AIL3, APPUYER. à 0%, appuyez sur à AIL4, APPUYER. à 0%, appuyez sur |
| | Facultatif : ajustez la course totale de l'élévateur de chaque servo. (Ex : course du servo-élévateur droit à 98 %, gauche à 96 %) | à ELE2.PUSH à 98%, appuyez sur vers ELE1.PUSH. à 96%, appuyez sur |
| | proche | |

3.3.9 Rouleaux instantanés (ACRO)

```
[SNAP-ROLL]
(1:R/U)
-rate- MIX:INH
AIL1:+100% SAFE-MODE:FREE
ELEV:+100% DIR-SW1:NUL
RUDD:+100% 2:NUL
```

Cette fonction vous permet d'exécuter des rouleaux instantanés en basculant un interrupteur, fournissant la même entrée à chaque fois. Il supprime également la nécessité de modifier les doubles débits sur les 3 canaux avant d'effectuer un snap, car SNAP-ROLL amène toujours les servos à la même position, quels que soient les doubles débits, les entrées maintenues pendant le snap, etc.

Remarque : Chaque MULTIROTOR s'enclenche différemment en raison de son CG, de ses lancers de commande, de ses moments, etc. Certains modèles s'enclenchent sans aileron ; d'autres s'enclenchent sur l'ascenseur seul. La plupart des modèles s'enclenchent plus précisément avec une combinaison des 3 surfaces. De plus, le taux de vitesse et d'accélération lors de l'utilisation du commutateur d'accrochage affectera la façon dont le modèle s'accroche. Pour plus d'informations, utilisez des gyroscopes avec des avions pour des manœuvres de précision plus propres, telles que des claquements et des vrilles sans rotation excessive.

AJUSTABILITÉ : •

Course : Ajustez la quantité de course de profondeur, d'aileron et de gouverne de direction appliquée automatiquement.

• Plage : -120 à +120 sur les 3 canaux. La valeur par défaut est 100 % de la plage des 3 canaux. • Directions : Jusqu'à

4 boutons-pression distincts sont entièrement réglables en ce qui concerne les déplacements et la direction sur chacun des 3 canaux.

Remarque : pour plus de simplicité, la radio fait référence aux boutons-pression qui utilisent « UP » ou ascenseur positif comme boutons-pression « U » ou « UP ». Ceci est plus communément appelé un claquement positif ou intérieur. Les boutons-pression "D" ou "DOWN" sont plus

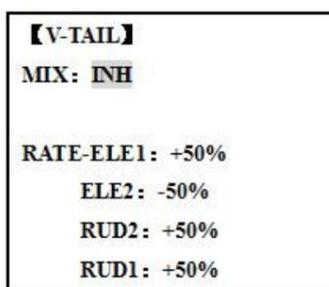
communément appelés boutons-pression négatifs ou extérieurs. • R/U = positif droit R/D = négatif droit L/U = positif gauche L/D = tonneau déclenché négatif gauche. • L'affectation des 2 commutateurs (DIR-SW1/2) pour changer les directions d'accrochage est entièrement réglable et facultative. Si vous souhaitez n'avoir qu'un seul composant logiciel enfichable, laissez les commutateurs sur NULL. (Si affecté, SW1=haut/bas, SW2=gauche/droite) • Interrupteur de sécurité (SAFE-MOD) : une sécurité peut être configurée sur votre interrupteur de train d'atterrissage, empêchant les tonneaux accidentels lorsque le train d'atterrissage est sorti. L'interrupteur de sécurité est activé et désactivé avec le commutateur du train d'atterrissage. • ON : le mécanisme de sécurité est activé lorsque le SWITCH du train d'atterrissage est dans la même position qu'au moment où cette fonction est passée sur ON. Les tonneaux déclenchés ne seront pas commandés même si le COMMUTATEUR de roulis déclenché est activé avec le COMMUTATEUR de vitesse dans cette position. Lorsque le SWITCH du train d'atterrissage est déplacé vers la position opposée, des tonneaux déclenchés peuvent être commandés. • OFF : active le mécanisme de sécurité dans la position opposée à la fonction ON. • LIBRE : Le mécanisme de sécurité est complètement désactivé. Les snaps peuvent être commandés quelle que soit la POSITION DU COMMUTATEUR de vitesse.

☛ Remarque : L'emplacement de l'interrupteur de sécurité suit toujours le canal 5. Si le canal 5 est réaffecté à l'interrupteur C, par exemple, l'interrupteur C est désormais la sécurité. Si le canal 5 est nul ou utilisé comme deuxième servo d'aileron, la fonction de sécurité ne sera pas disponible. • Sécurité Trainer : SNAP-ROLL est automatiquement désactivé lorsque la fonction Trainer est activée.

| Objectifs | Pas | Contributions | |
|--|--|--|--|
| <p>Activez SNAP-ROLL. Ajustez la course du gouvernail (Ex : gouverne de profondeur à 55 %, gouvernail à 120 % dans la droite/jusqu'à 120 %). Activez le abaisé.</p> <p>Ajuster la course du gouvernail dans le SAFE-MOD. (Ex : ON à 105 %).</p> <p>(Remarque : en utilisant des pourcentages négatifs, la fonction d'accrochage peut changer les directions. Par exemple, en position basse) changez snap 1 en « down » en changeant le pourcentage d'ascenseur. à -100 %)</p> | Ouvrez le SNAP-ROLL. |  à BASIC.  à nouveau pour AVANCER  au SNAP-ROLL,  | |
| | Activer la fonction |  vers MIX.PUSH vers  OFF ou ON.  | |
| | <p>selon vos besoins, déplacement de la gouverne de profondeur à 55 %, déplacement de la gouverne de direction à SAFE-MODE afin que les snaps ne puissent pas être effectués lorsque le rapport est</p> |  à ELEV.PUSH. à  55%   à RUDD.PUSH . à  120%,  | |
| | Facultatif : activez lorsque l'accrochage gauche/bas est Sw E ou Sw G est vers le bas, négatifs, la fonction d'accrochage peut changer les directions. Par exemple, en position basse) changez snap 1 en « down » en changeant le pourcentage d'ascenseur. à -100 %) | <p>Facultatif : activez lorsque l'accrochage gauche/bas est Sw E ou Sw G est vers le bas, négatifs, la fonction d'accrochage peut changer les directions. Par exemple, en position basse) changez snap 1 en « down » en changeant le pourcentage d'ascenseur. à -100 %)</p> |  E ou G vers la position UP  vers SAFE-MODE.PUSH. sur  MARCHE.   REMARQUE : MIX est désactivé.  E ou G en position BAS. REMARQUE : MIX est activé. |
| | Facultatif : attribuez les commutateurs haut/bas et gauche/droite. |  vers DIR-SW1.PUSH vers  SwA   vers DIR-SW2.PUSH vers  SwB,   A vers le bas, B vers le bas Répétez les étapes ci-dessus pour régler les pourcentages. | |
| proche |   | | |

3.3.10 Empennage en V (ACRO/ GLID)

Le mélange V-TAIL est utilisé avec le V-tail MULTIROTOR afin que les fonctions d'ascenseur et de gouvernail soient combinées pour les deux surfaces de queue. La course de la gouverne de profondeur et de la gouverne de direction peut être réglée indépendamment sur chaque surface.



Remarque : REMARQUE : Si V-TAIL est actif, vous ne pouvez pas activer les fonctions ELEVON ou AILEVATOR. Si l'une de ces fonctions est active, un message d'erreur s'affiche et vous devez désactiver la dernière fonction avant d'activer ELEVON.

Remarque : Assurez-vous de déplacer régulièrement les manettes de profondeur et de direction tout en vérifiant les mouvements des servos. Si une grande valeur de course est spécifiée, lorsque les manettes sont déplacées en même temps, les commandes peuvent se coincer ou manquer de course. Diminuez la course jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de grippage.

Ajustabilité : •

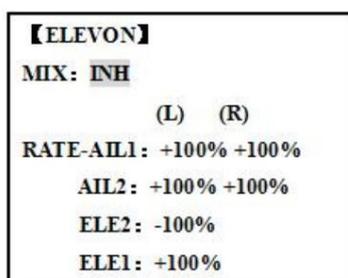
Nécessite l'utilisation de CH2 et CH4. • Les

courses réglables indépendamment permettent des différences dans les courses des servos. • Le

différentiel de barre n'est pas disponible. (Pour créer un différentiel de barre, réglez RUD1 et 2 sur 0, puis utilisez deux mélanges programmables, RUD-ELE et RUD-RUD, en définissant des pourcentages différents pour le haut et le bas.

Ce sont vos nouveaux déplacements de gouvernail. Trim et link off, commutez l'affectation null afin que vous ne puissiez pas désactiver accidentellement le gouvernail.

3.3.11 ÉLÉVON



AJUSTABILITÉ : •

Nécessite l'utilisation de CH1 et CH2. • La

course des ailerons réglable indépendamment permet le différentiel des ailerons. • La course de

l'élévateur réglable indépendamment permet des différences entre la course vers le haut et vers le bas. • Les réglages

ELEVON séparés pour chaque condition peuvent être réglés. (GLID uniquement)

Remarque : Lors du changement de polarité d'un taux, "change rate dir?" s'affiche pour vérification. S'il vous plaît configuré après avoir appuyé sur DIAL pendant 1 seconde et annulé l'affichage d'une alarme. (GLID uniquement)

Remarque : Assurez-vous de déplacer les manettes de profondeur et d'aileron à pleine déflexion lors de la configuration. Si de grandes courses sont spécifiées, lorsque les AILERON et les MANETTES DE PROFONDEUR sont déplacées en même temps, les commandes peuvent se coincer ou manquer de course.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|----------------------|--|
| Activez ELEVON. Ajustez la course vers le bas des ailerons à 90 % de la course vers le haut, créant ainsi un différentiel d'ailerons. | Ouvrir ÉLEVON |  à BASIC.  à nouveau pour AVANCER  à ÉLEVON,  |
| | Activez la fonction. |  pour MÉLANGER,  pour POUSSER,  pour AGIR. |

| | | |
|--|---|---|
| | Facultatif : ajustez la course haut/bas séparément pour les servos en tant qu'ailerons. (Ex : jusqu'à 90 %) |  à AIL1.PUSH.  Manche d'aileron  à 90%  à AIL2.PUSH.  Manche d'aileron  à 90%  |
| | Optionnel : ajustez la course de profondeur de chaque servo. |  vers ELE2.PUSH.  à 98 %.   vers ELE1.PUSH.  à 105%  |
| | proche |   |

3.3.12 Détection gyroscopique

Les gyroscopes ont deux modes de fonctionnement : le mode GY et le mode

STD. •Mode STD : ce mode effectue une opération de contrôle proportionnel général. Par exemple, il contrôle le gyroscope afin que les changements soient contrôlés lorsque l'attitude du MULTIROTOR est modifiée par le vent de travers, etc. •Mode GY : Ce mode effectue à la fois une opération de contrôle proportionnel et intégré. La différence entre le fonctionnement en mode Normal et en mode GY est que, alors que le mode Normal ne comptabilise que les changements d'attitude, le mode GY revient à la variable contrôlée d'origine simultanément avec les changements d'attitude contrôlés. Par exemple, pendant le vol en lame de couteau, l'aileron et la gouverne de profondeur rencontrent le gouvernail est normalement nécessaire, mais en mode GY, la rencontre du gouvernail est effectuée automatiquement par le gyroscope.

| [GYRO-SENSE] | | |
|--------------|------|-------|
| MIX-1:INH | | 2:INH |
| UP | > 0% | > 0% |
| CNTR | > 0% | > 0% |
| DOWN | > 0% | > 0% |
| CH:CH5 | | CH8 |
| SW:SwG | | SwG |

Réglage : •

Branchez le réglage de sensibilité du gyroscope sur le canal 5, 7 ou 8 du récepteur. (Sélectionnable) •

Commutateur complet assignable (SWITCH AH) • Chaque paramètre de taux peut être réglé de 0 à NOR100% ou AVC100% de gain. NOR : gain en mode GY. AVC : gain en mode STD • Des pourcentages plus élevés indiquent un gain plus important ou une réactivité gyroscopique. • MIX-1,2 : La sensibilité de deux surfaces peut être ajustée indépendamment.

RÉGLAGE DU GAIN GYRO : •

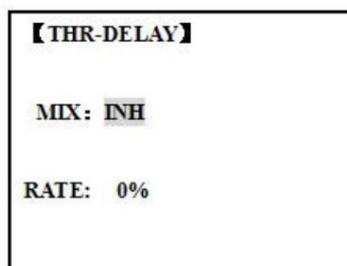
Lorsque le servo chasse, le gain gyro est trop élevé. Baissez le gain jusqu'à ce que la chasse s'arrête. • Le gyroscope affichera les meilleures performances à un gain juste avant que la chasse ne se produise. Effectuez le réglage en faisant voler le MULTIROTOR à plusieurs reprises.

 Précaution:

- Lors du décollage et de l'atterrissage, passez toujours en mode Normal. Décoller et atterrir en mode GY est dangereux.
- Nous vous recommandons d'utiliser le gyroscope de contrôle de la gouverne de direction en mode Normal. En mode GY, l'actionnement du gouvernail est nécessaire lors des virages car l'effet de girouette est perdu. Utilisez le gyroscope en mode Normal, sauf si vous êtes un expert du fonctionnement du gouvernail. • Et nous vous recommandons également de désactiver le mode (0 %) pour des raisons de sécurité, comme suit.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|---|
| Mettre en place un Réglage du gyroscope GYA (Ex : MIX-1) | Ouvrir GYRO-SENSE | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à GYRO-SENSE, |
| | Activez la fonction. | sur MIX-1.PUSH sur |
| | Facultatif : modifier l'affectation des commutateurs. Ex : sélectionnez E. | à SW.PUSH. à |
| | Ajustez les taux de gyroscope au besoin. (Ex : jusqu'à NOR70 %, CNTR à 0 % [off], DOWN à AVC70 % comme points de départ. | au taux de gyroscope. Pousser vers le haut. à NOR 70% E à CNTR, à 0% E DOWN à AVC70 % |
| | proche | |

3.3.13 RETARD THR (ACRO)



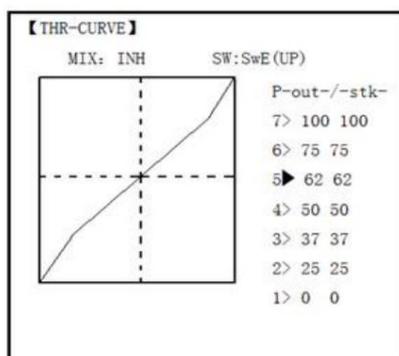
La fonction THR-DELAY est utilisée pour ralentir la réponse du servo des gaz afin de simuler la réponse lente d'un moteur à turbine. Un réglage de délai de 40 % correspond à un délai d'environ une seconde, tandis qu'un délai de 100 % prend environ huit secondes pour répondre. Cette fonction peut également être utilisée pour créer un "servo ralenti" sur un canal autre que la manette des gaz. Ceci est accompli en branchant le servo souhaité (Ex: trappes de vitesse) dans CH3 (THR), accélérateur dans un canal auxiliaire tel que 8, puis en utilisant des mixages créatifs.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| Activez réplique OpenThrottle pour turbine. | Ouvrir THR-DELAY | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à THR-DELAY, |
| | Activez la fonction. | à MIX.PUSH. agir. |
| Ralentissez la réponse du servo d'une seconde. | Ajustez le taux pour correspondre à la vitesse d'asservissement souhaitée. (Ex : 40 %) | à RATE.PUSH à 40% |
| | proche | |

3.3.14 COURBE THR (ACRO)

Cette fonction ajuste la courbe de fonctionnement des gaz pour optimiser la vitesse du moteur au mouvement du manche des gaz.

☛ Remarque : Si la fonction EXP des gaz est activée, vous ne pouvez pas utiliser simultanément la fonction THR-CURVE.

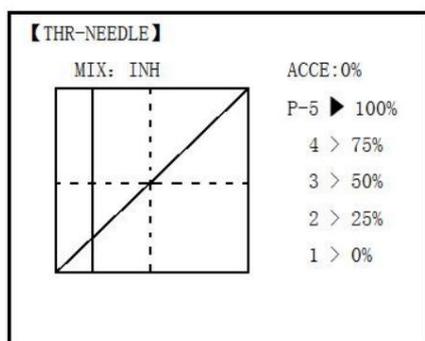


Ajustabilité : •

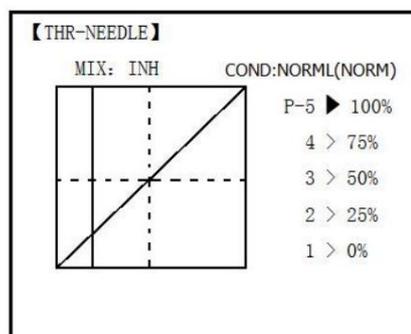
Des courbes distinctes pour chaque position de commutateur sont disponibles. • Déplacer et supprimer le point de la courbe : Le point de la courbe (-STK-) peut être déplacé vers la gauche ou vers la droite en tournant le DIAL (jusqu'à 2 % devant le point adjacent) et supprimé/retourné en appuyant sur le DIAL pendant une seconde en alternance.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|--|
| Point de base : ajustez le point de base de la courbe des gaz jusqu'à ce que le moteur tourne au ralenti de manière fiable. -Sortie- : sortie, position servo. -STK- : point de courbe, position du manche. | Ouvrir THR-CURVE | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à LA COURBE, |
| | Activez la fonction. | sur MIX.PUSH sur |
| | Ajuster le 1er point | à P1(-out-).POUSSER la à désirer position du servo |
| | Facultatif : attribuez le commutateur. | à SW.PUSH, au commutateur désiré. |
| | Facultatif : Déplacez le point de la courbe. (Ex : point 3) | vers P3 (-stk-). APPUYEZ sur le point de courbe souhaité pour vous déplacer vers la gauche ou la droite. |
| | Facultatif : supprimez le point de la courbe. Et retournez le point de la courbe.(Ex: point 3) | à P3 (-stk-). le pendant 1sec.pour supprimer point de la courbe. à P3 (-stk-) pendant 1sec.pour revenir |
| | Ajustez le point suivant. | Répétez au besoin. |
| | proche | |

3.3.15 Mélange GAZ-AIGUILLE (ACRO/ HELI):



ACRO



HELI

THROTTLE-NEEDLE est un mélange préprogrammé qui déplace automatiquement un servo de mélange en vol (CH8) en réponse aux entrées THROTTLE STICK pour une rotation parfaite du moteur à tous les réglages d'accélérateur. Cette fonction est particulièrement appréciée des pilotes de concours qui volent dans une grande variété d'endroits, nécessitant des ajustements réguliers du moteur et nécessitant une réponse parfaite du moteur à tout moment et dans toutes les manœuvres. Également populaire pour minimiser les inondations au ralenti des installations à moteur inversé ou des installations avec une position de réservoir élevée. Pas nécessaire pour les moteurs à injection de carburant, qui le font automatiquement.

AJUSTABILITÉ : • La

courbe à cinq points permet d'ajuster le mélange du moteur à divers réglages de l'accélérateur. • Le servo de mélange en vol doit être connecté au récepteur CH8. • Le servo de mélange en vol peut également être utilisé comme deuxième servo pour régler un jumeau. • La fonction de coupure des gaz déplace également le servo d'aiguille en vol. • Le bouton CH8 ajuste le mélange à haut régime (peut être désactivé. voir AUX-CH). • Parce que les deux utilisent CH8, cette fonction ne peut pas être utilisée simultanément avec AILEVATOR. • Une fonction d'accélération (ACCE) (ACRO uniquement) aide le moteur à compenser les fortes sollicitations soudaines de l'accélérateur en rendant le mélange soudainement plus riche, puis en le ramenant au réglage approprié pour ce réglage d'accélérateur. Cette fonction nécessite quelques ajustements pour s'adapter au mieux à votre moteur et à votre style de vol. Réglez la réponse du moteur jusqu'à ce qu'aucune hésitation ne se produise lors d'une entrée rapide de l'accélérateur. • Des courbes distinctes sont disponibles (HELI uniquement) pour les modes normal, ralenti 1 et 2 combinés et ralenti 3.

Immédiatement sous MIX, la radio affiche la courbe que vous modifiez ; ex : >NORML ; et ensuite quelle condition est actuellement active par vos commutateurs ex : (ID1/2). Notez que vous pouvez éditer le mixage pour une condition différente sans être dans cette condition, pour permettre l'édition sans avoir à couper le moteur de l'hélicoptère à chaque fois. Assurez-vous que vous éditez la bonne courbe en vérifiant le nom après le > et non celui entre parenthèses.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|---|
| Activez le mélange ACCÉLÉRATEUR-AIGUILLE. Ajuster les points comme suit : pour résoudre un léger problème de milieu de gamme maigre : 140 % 245% 365% 4 55 % 540% | OUVRIR L'AIGUILLE DES GAZ |  à BASIC.  à nouveau pour AVANCER  à THR-AIGUILLE,  |
| | Activez la fonction. |  sur MIX.PUSH sur  .  |
| | HELI uniquement. Sélectionnez la condition à modifier. |  à COND.PUSH. comme  requis. |
| | Ajustez les courses au besoin pour correspondre à votre moteur en déplaçant lentement le manche tous les 5 points, puis en ajustant le pourcentage à ce point jusqu'à ce que le moteur soit correctement réglé. |  à PIONT.  Manette des gaz à P 1,  à 40%   Manette des gaz à P 2,  à 45%   Manette des gaz à P 3,  à 65%   Manette des gaz à P 4  à 55 %   Manette des gaz à P 5,  à 40%,  |
| | ACRO uniquement. Facultatif : augmenter le mélange lorsque l'accélérateur est appliqué rapidement-ACCE. (voir ci-dessus pour plus de détails) |  à l'ACCE. Pousser  Manette des gaz au ralenti  La manette des gaz s'ouvre complètement rapidement. |
| | Héli uniquement : définir des courbes pour d'autres conditions. |  au nom de la condition au  nom de la condition suivante à Éditer. Répétez les étapes ci-dessus si nécessaire. |
| | proche |   |

PARTIE 4 FONCTIONS DU MODÈLE DE PLANEUR

Veillez noter que presque toutes les fonctions du menu BASIC sont les mêmes pour l'avion (configuration ACRO), le planeur (configurations GLID 1A+1F/ 2A+1F/ 2A+2F) et l'hélicoptère (configurations HELI). Les caractéristiques identiques renvoient au chapitre ACRO. Le menu BASIC du planeur inclut MOTOR CUT et n'inclut pas IDLE-DOWN ou THR-CUT. →• Remarque : dans tous les cas où la programmation ACRO étiquette le canal 3 comme manette des gaz, la programmation GLID étiquette le canal 3 comme ARB (aérofrein), puisque les aérofreins sont normalement actionnés sur le canal 3 dans les planeurs.

Cela inclut la lecture de STK-THR par STK-ARB.

4.1 RÉGLER LE MENU DE BASE DU GLID

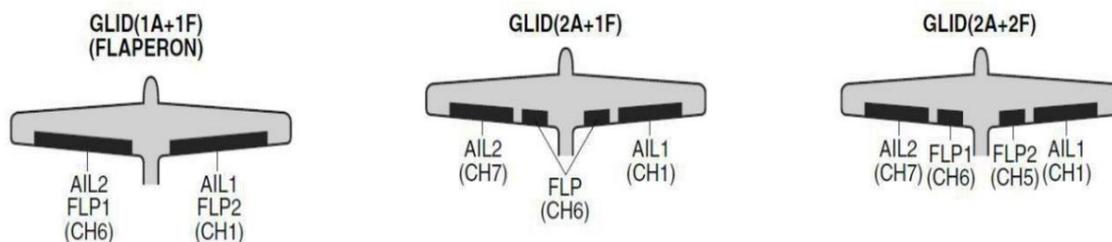
Ce guide a pour but de vous aider à vous familiariser avec la radio, de vous donner une longueur d'avance sur l'utilisation de votre nouvelle radio et de vous donner des idées et des directives sur la façon de faire avec ce système puissant.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|---|
| Préparez votre avion. | | Installez tous les servos, commutateurs, récepteurs selon les instructions de votre modèle. Allumez l'émetteur puis le récepteur ; ajustez toutes les liaisons de manière à ce que les surfaces soient presque centrées. Ajustez mécaniquement toutes les liaisons pour vous rapprocher le plus possible des lancers de contrôle appropriés et minimiser la liaison avant la configuration de la radio. Vérifiez la direction et les lancers des servos. Notez maintenant ce que vous devrez changer pendant la programmation. |
| Sélectionnez le TYPE DE MODÈLE approprié pour votre modèle. (Ex : GLID 1A+1F) [REMARQUE : Il s'agit de l'une des nombreuses fonctions qui nécessitent une confirmation pour effectuer une modification. Seuls les changements critiques tels qu'une RÉINITIALISATION DU MODÈLE nécessitent des frappes supplémentaires pour accepter le changement.] | Dans le menu BASIC, ouvrez le sous-menu PARAMETER. | Allumez l'émetteur.  pendant 1 s. à BASIC. (Si ADVANCE à nouveau)  choisir PARAMÈTRE.  |
| | Choisissez le TYPE DE MODÈLE approprié. Ex : GLID (1A+1F). Confirmez le changement. Fermer le sous-menu. |  au TYPE DE MODÈLE  ,  à GLID(1A+1F), appuyez  pendant 1 s. Es-tu sûr? sur Affiche.  confirmer.  Retour au BASIC menu. |
| Nommez le modèle Notez que vous n'avez rien à faire pour « enregistrer » ou stocker ces données. | Dans le menu BASIC, ouvrez le sous-menu MODE SEL. |  à MODÈLE SEL.  ,  au NOM. (1 er caractère du nom du modèle est mis en surbrillance). |
| | Entrez le nom de l'avion. Fermez le sous-menu. |  pour changer le 1 er caractère.  confirmer.  au caractère suivant et répétez.  rendre. |
| et les servos INVERSÉS selon les besoins pour Voyage. | Dans le menu BASIC, ouvrez REVERSE. |  inverser.  |
| | Choisissez les servos souhaités pour inverser le sens du fonctionnement du contrôle. (Ex : servo de direction inversé.) |  à 4:RUDD, REV est mis en surbrillance. Presse  pendant 1 s. 'Es-tu sûr?' Affiche. confirmer.  à  Vers le menu DE BASE. |

| | | |
|--|--|--|
| Ajustez les courses au besoin pour correspondre aux lancers recommandés par le modèle (généralement répertoriés comme des taux élevés). | Dans le menu BASIC, choisissez END POINT. |  au POINT FINAL.  |
| | Ajustez les points d'extrémité des servos. (Ex : servo de volet). Fermez la fonction. |  claquer  VR(A).  au voyage souhaité.  VR(A).  au voyage souhaité. Répétez au besoin. |
| | Choisissez D/R, EXP |  à D/R,EXP  |
| Configurez des taux doubles/triples et exponentiels (D/R, EXP). (Notez qu'au milieu du côté gauche de l'écran se trouvent le nom du canal et la position du SWITCH que vous ajustez. Deux ou même trois taux peuvent être définis par canal en choisissant simplement le SWITCH souhaité et en programmant les pourcentages avec le SWITCH dans chaque de sa position 2/3.) | Choisissez le contrôle souhaité et définissez les premiers lancers de taux (Ex: élevé) et exponentiels. |  à CH  à CH2(ELEV).  |
| | |  A en position UP. L'écran affiche ELEV [UP]  À dr  Bâton d'ascenseur.  ,  mettre en place  .  Bâton d'ascenseur.  mettre en place.  (Normalement le même pour les deux sens)  à EXP  Bâton d'ascenseur  mettre en place   Bâton d'ascenseur  mettre en place  |
| | Définissez les deuxièmes lancers de taux (Ex : faible) et exponentiels. |  vers D/RA en position basse. Répétez ci-dessus pour régler le taux bas. |
| | Facultatif : modifier l'affectation SWITCH à double débit. Ex : ascenseur vers SWITCH G avec 3 positions. |  vers SW  ,  à G, G au centre.  Répétez les étapes ci-dessus pour régler le 3e taux.  |
| Déplacez la commande des volets du cadran (VR (A)) vers le curseur de gauche. [VR(D)](AUX-CH) . | Dans le menu BASIC, ouvrez AUX-CH. |  vers AUX-CH  |
| | Choisissez CH5. Réglez la commande principale sur VR(D). Changez d'autres canaux si nécessaire. |  vers CH5  vers VR(D) Répétez les étapes ci-dessus pour définir d'autres canaux. |
| | proche |   |

4.2 DÉFINIR LE TYPE DE GLISSEMENT

TYPE : (GLID 1A+1F), GLID (2A+1F), GLID (2A+2F)



Avant de faire quoi que ce soit d'autre pour configurer un planeur ou un planeur, vous devez d'abord décider quel TYPE DE MODÈLE convient le mieux à votre MULTIROTOR. • GLID(1A+1F) : Le TYPE DE MODÈLE GLID (1A+1F) est destiné aux planeurs avec un ou deux servos d'ailerons (ou aucun), et un seul servo de volet (ou deux connectés avec un connecteur en Y). Ce TYPE est censé être une version très simpliste pour configurer un planeur de base sans beaucoup de fonctionnalités supplémentaires. Des conditions de vol supplémentaires sont disponibles. • GLID (2A+1F) : Le TYPE DE MODÈLE GLID (2A+1F) est destiné aux planeurs avec deux servos d'ailerons et un seul servo de volet (ou deux connectés avec un connecteur en Y). Des conditions de vol supplémentaires sont disponibles. Ces conditions de vol contiennent différents trims de décalage et différentiels d'ailerons pour permettre au planeur d'effectuer certaines manœuvres plus facilement. • GLID (2A+2F) : Le TYPE DE MODÈLE GLID (2A+2F) prend en charge les servos à double volet qui peuvent également agir comme des ailerons, créant des ailerons et des volets à pleine envergure. Des conditions de vol supplémentaires sont disponibles. Ces conditions de vol contiennent différents trims de décalage et différentiels d'ailerons pour permettre au planeur d'effectuer certaines manœuvres plus facilement.

4.3 MÉLANGES DU MENU AVANCÉ

GLID : • Mélanges linéaires

programmables (PROG.MIX1-4) : Mélange programmable entièrement assignable avec une réponse linéaire. • Mixages programmables incurvés (PROG.MIX5-8) : Mixage programmable entièrement assignable avec une réponse incurvée. • Le mélange préprogrammé ELEV-FLAP crée un mouvement de profondeur à partir des volets intérieurs ainsi que des gouvernes de profondeur. • BUTTERFLY : Souvent appelé corbeau, BUTTERFLY est la version planeur d'AIRBRAKE. (BUTTERFLY n'a pas la possibilité de l'activer uniquement à partir d'un interrupteur et de son interrupteur d'activation. Il fournit toujours progressivement plus de BUTTERFLY à mesure que la MANETTE DU CANAL 3 (ACCÉLÉRATEUR) est abaissée ou relevée si elle est utilisée THR-REV) Voir AIRBRAKE. • CAMBER-MIX AILE-FLAP : Ce mélange préprogrammé est utilisé pour créer une action volet/aileron pleine envergure sur un planeur avec 4 servos d'aile. Cela modifie le carrossage sur toute l'aile, ce qui produit moins de traînée que de laisser tomber les volets par eux-mêmes.

☛ Remarque : Lorsque vous avez également un mixage ELEV-FLAP, le bord de fuite s'affaisse avec les ascenseurs, ce qui augmente la réponse en hauteur. • FLAPERON (GLID 1A+1F uniquement) : 2 servos d'ailerons fonctionnent dans des directions opposées aux ailerons et dans la même direction que les volets. • CAMBER FLAP : Permet le mouvement de carrossage ou le réglage des volets. Pour les planeurs, cette fonction est également utilisée comme carrossage de l'aile. La quantité dépend du modèle, mais généralement une petite quantité (moins de 10 %) est préférable, car trop de carrossage produit une traînée excessive. N'utilisez pas plus d'environ 1/16" de débattement vers le haut ou vers le bas pour le carrossage du parapente. Certains profils aérodynamiques, tels que le RG15, doivent être pilotés sans réflexe/carrossage. Assurez-vous de consulter le manuel de votre modèle pour obtenir des directives.

☛ Remarque : même si vous pouvez activer CAMBER FLAP tout en utilisant AILE-DIFF, il n'aura pas aucun effet. La SEULE fonction qui permet le contrôle des ailerons comme des volets dans la configuration AILE-DIFF est l'aérofren/papillon • ELEVON : pour les ailes volantes • V-TAIL : Pour les modèles avec 2 servos fonctionnent ensemble pour créer le contrôle du roulis et du tangage. • AILEVATOR : Non disponible dans les types de modèles GLID.

4.3.1 AILE DIFF (RECHERCHE DANS LE MENU FONCTION ACRO 3.3.5)

4.3.2 FLAPERON (GLID 1A+1F, TROUVER DANS LE MENU FONCTION ACRO 3.3.3)

4.3.3 V-TAIL (RECHERCHE DANS LE MENU FONCTION ACRO 3.3.10)

4.3.4 DÉCALAGE (GLID 2A+2F) :

Des conditions de vol supplémentaires sont disponibles spécifiquement pour les planeurs.

| 【OFFSET】 | | |
|-----------|-------|--------|
| -rate- | -dly- | NORMA← |
| ELEV: --% | 0% | START |
| RUDD: --% | 0% | SPEED |
| | | DISTA |
| FLAP:--% | 0% | LANDI |

Ces conditions de vol supplémentaires contiennent différents trims de décalage pour permettre au planeur d'effectuer plus facilement certaines manœuvres. Les fonctions différentielles des ailerons peuvent être réglées pour fournir des taux distincts par condition sélectionnée.

Avant de configurer OFFSET, vous devez activer les conditions et affecter les commutateurs dans CONDITION/FONCTION.

Un mouvement inutile du fuselage est généré lorsqu'il y a des changements soudains dans la position du servo et les variations du temps de fonctionnement entre les canaux peuvent être supprimées en utilisant la fonction de retard.

Remarque : Le même délai pour la gouverne de profondeur et la gouverne de direction est recommandé lors de l'utilisation de la fonction d'empennage en V.

L'AT10II fournit 5 configurations supplémentaires en plus des conditions de vol normales. (NORMAL, START, SPEED, DISTANCE et LANDING) Ces trims de décalage ont essentiellement les mêmes capacités de réglage, à l'exception de l'affectation des commutateurs et des cadrans. Pour un exemple de réglages de trim, veuillez consulter ce qui suit : AJUSTABILITÉ :

- Réglages séparés pour chaque servo d'aileron, de profondeur, de gouverne de direction et de volet, pour chaque condition. • L'INTERRUPTEUR G (AT10) ou E (AT10) est programmé pour les trims NORMAL, START et SPEED. Le SWITCH C est programmé pour les trims DISTANCE et LANDING. L'affectation de ces interrupteurs/positions est réglable. (CONDITION/FONCTION) • Rubrique TRIM (mode de fonctionnement du trim numérique) : NORM : mode de fonctionnement du trim normal.

MIX : mode de fonctionnement de compensation du taux de décalage

pendant que le mélange est activé. • Bouton assignable en option (CAMBER MIX) pour permettre le réglage en vol de l'action des ailerons et des volets de chaque condition de vol. • Pendant le fonctionnement OFFSET, les courses d'aileron et de profondeur sont affichées sur chaque affichage de trim dans l'écran de démarrage.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---------------------------|--|
| Configurez un START pour obtenir le maximum de portance possible au lancement. Chaque aileron : 50 %. Chaque volet : 100 %. | Ouvrir la fonction OFFSET |  à BASIC.  à nouveau pour AVANCER  pour compenser,  |
| Ascenseur : -5% pour compenser. COMMUTATEUR (AT10II=G, AT10II=E.) | Passer à l'état START. |  G ou E de NORMA à START |

| | | |
|--|--|--|
| | Fixez les tarifs. (Ex : AIL 50 %, FLP 100 %, ELEV -5 %). |  à AIL à 50%, répéter pour  FLP et ELEV. |
| | proche |   |

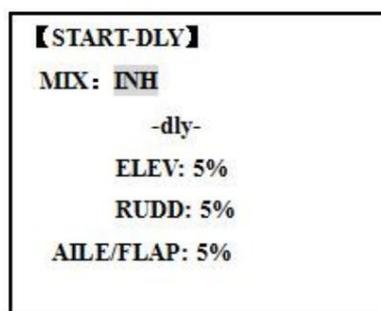
4.3.5 RETARD DE DÉMARRAGE (GLID 1A+1F uniquement) :

START DELAY commute automatiquement les trims de décalage (OFFSET) des trims de la condition START aux trims de la condition normale après avoir procédé au temps de retard (max.10sec.) qui est défini par l'élément -DLY lors de l'activation de la condition START. (C'est pratique pour le planeur de lancement manuel.)

 Remarque : Le même délai pour la gouverne de profondeur et la gouverne de direction est recommandé lors de l'utilisation de la fonction d'empennage en V.

AJUSTABILITÉ : • Plage

de temporisation (-DLY-) de 0 à 100 %. Le temps de retard est de 10 secondes à 100 %.

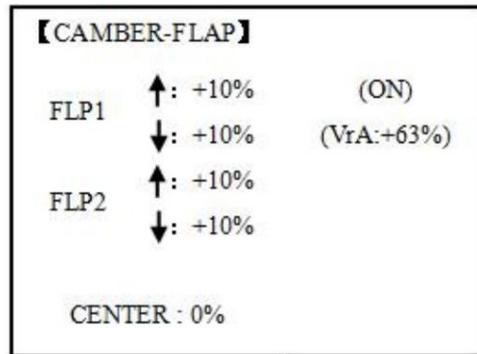


| Objectifs | Pas | Contributions |
|------------------------------------|---|---|
| Ex : temps de retard = 5 secondes. | Ouvrez le menu ADVANCE, puis ouvrez START DELAY. |  à BASIC.  à nouveau pour AVANCER |
| | Activer la fonction |  à START-DLY,  |
| | Réglez le temps de retard. (Ex : 50 % de chaque surface) |  à ELEV  ,  à 50% |
| | |  à RUDD  ,  à 50% |
| | proche | Répétez au besoin.   |

4.3.6 CHAMBRE-FLP

CAMBER FLAP attribue la commande principale des volets [par défaut à VR (A)] pour permettre le réglage en vol de l'action des volets. La course montante et descendante de chaque volet (volets de carrossage : FLP1/2) peut être réglée indépendamment. La position centrale du servo des volets peut également être décalée.

 Remarque : Si FLAP-TRIM est activé, vous ne pouvez pas utiliser simultanément la fonction CAMBER FLAP.



AJUSTABILITÉ • Taux :

-100 % à +100 %, avec une valeur par défaut de +30 % • Position

centrale (CENTRE) : Le point de référence de fonctionnement du volet peut être décalé. -100 % à +100 %, avec une valeur par défaut de 0 %.

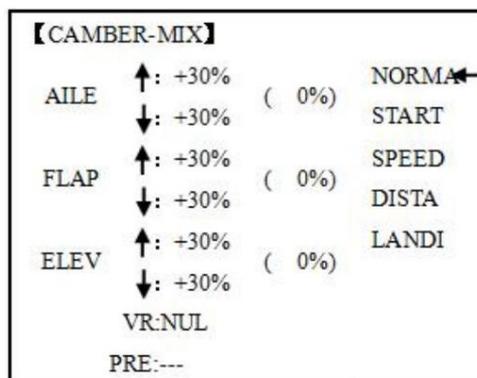
Remarque : Lors du changement de polarité d'un taux, "change rate dir?" s'affiche pour vérification. S'il vous plaît configuré après avoir appuyé sur DIAL pendant 1 seconde et annulé l'affichage d'une alarme.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| Ex : Réglez la course maximale de 35 % de la course totale du volet. | Ouvrez la fonction CAMBER FLAP. | MODE à BASIC. MODE à nouveau pour AVANCER à CAMBER-FLP, |
| | Ajustez la quantité de garniture haut/bas séparément. (Ex : ajustez à 35 %) | à FLP RV (A), à 35% VR (A), à 35% répétez. |
| | Ou : régler la position centrale du servo des volets | au CENTRE , au point désiré. |
| | proche | END END |

4.3.7 Mélange de carrossage :

Cette fonction ajuste le taux de mélange de l'opération de carrossage qui actionne le carrossage de l'aile (ailerons et volets) dans les directions négative et positive. Les taux d'aile, de volet et de profondeur peuvent également être ajustés indépendamment et les changements d'attitude causés par le fonctionnement du carrossage peuvent être corrigés.

De plus, le point de référence de fonctionnement du contrôle du carrossage peut être décalé. (PRÉ)



Remarque : Le contrôle du carrossage n'est pas attribué au départ.

AJUSTABILITÉ :

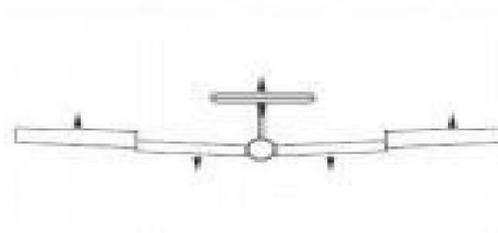
- Taux : -100 % à +100 %, avec une valeur par défaut de +30 % •

Point de référence (PRE) : Le point de référence de fonctionnement du contrôle du carrossage peut être décalé. -100 % à +100 %, avec une valeur par défaut de 0 %.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|-----------------------------------|---|
| Ex : réglez la quantité de mélange pour l'aileron sur 40 %, commande de carrossage sur VR (E), Réglez la quantité de référence AILE. (Ex : ajuster à 40 %) pointe vers le point désiré. | Ouvrez la fonction CAMBER MIX. | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à CAMBER-MIX, |
| | Choisissez le curseur souhaité. | à la réalité virtuelle, à VrA |
| | | à FLP à VrA , à 40%, à VrA , à 40%, |
| | Définissez le point de référence. | au PRE , au choix point pendant 1 s. |
| | proche | |

4.3.8 Mélange PAPILLON (corbeau)

| | |
|--------------------------|----------------|
| [BUTTERFLY] | |
| AIL1: 0% | MIX:INH |
| AIL2: 0% | SW:SwA |
| FLAP: 0% | :DOWN |
| SPOI: — | CRI: 1 |
| PRESET: 15% (99%) | |



BUTTERFLY déplace simultanément les volets, les ailerons jumeaux et la profondeur, et est généralement utilisé pour effectuer des descentes abruptes ou pour limiter les augmentations de vitesse en plongée. Deux réglages PAPILLON distincts sont disponibles. (IRC1/ IRC2)

AJUSTABILITÉ : •

Activation : Obtenez proportionnel en déplaçant la MANETTE D'ACCÉLÉRATEUR. •

Commutateur : Mix SWITCH est sélectionnable. A à H : SWITCH A à H. LOGIC SW (Lsw1 à 3) peut également être affecté. NULL : toujours activé. • Inversement proportionnel à la MANETTE DES GAZ : fournit une augmentation proportionnelle de la quantité d'action de l'aérofrein lorsque la MANETTE DES GAZ est abaissée (lorsque le COMMUTATEUR A (assignable) est en position basse). Comprend une position de manche sélectionnable où commence l'aérofrein. Si vous souhaitez que l'aérofrein soit directement proportionnel au manche des gaz, vous devrez inverser la fonction THR-REV.

Remarque : ceci modifie la direction du manche des gaz pour tous les modèles.

INSTRUCTIONS : •

Paramètres de profondeur : (réglables dans le B.FLY-ELE)

B.FLY-ELE fonctionne en liaison avec la fonction BUTTERFLY. Le taux d'ascenseur est réglable dans une courbe à 3 points.

Point 1 : point PRESET. (Fixé)

Point 2 : Point MILIEU. La position et le taux sont réglables.

Point 3 : point FIN. La position et le taux sont réglables.

• Réaction retardée : vous pouvez supprimer les changements soudains d'attitude de votre modèle lorsque BUTTERFLY est activé en réglant l'élément de retard (DELAY), pour ralentir la réponse de la profondeur, permettant aux volets/ailerons/profondeur d'atteindre ensemble leur point final souhaité. Un réglage de 100 % ralentit le servo pour qu'il prenne environ une seconde pour parcourir la distance prescrite.

• Canaux contrôlés : Les ailerons jumeaux, les volets et le spoiler peuvent être réglés indépendamment dans BUTTERFLY, y compris réglés sur 0 pour n'avoir aucun effet. • Servos d'ailerons jumelés : Si la fonction AIL-DIFF est inhibée, les réglages AIL1 et AIL2 n'auront aucun effet. Si AIL-DIFF est actif, alors CH1 et CH7 peuvent être réglés indépendamment. • Normalement, les deux ailerons sont levés de manière égale en PAPILLON et le mouvement de profondeur est réglé pour maintenir le trim lorsque les ailerons se lèvent. Différentes quantités peuvent être définies pour chaque aileron afin de corriger les réactions de couple et d'autres caractéristiques uniques du modèle.

Assurez-vous de bien comprendre ce que feront les ailerons abaissés en mode PAPILLON. En plus de créer une énorme quantité de traînée (souhaitable pour les atterrissages ponctuels), cela crée également un "wash-in", un angle d'attaque plus élevé là où se trouvent les ailerons, et encourage le décrochage de la pointe. Si vous l'utilisez pour des performances acrobatiques et non pour des "arrêts brusques", envisagez de lever les ailerons et de baisser les volets à la place, comme indiqué dans le schéma ci-dessus.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|-------------------------------------|---|
| Activez PAPILLON. Régler la course des ailerons et des volets à 75 % Activer la fonction Ascenseur réglable s'installe Ajustez les courses selon vos besoins. B.FLY-ELE. Le commutateur MIX est sélectionnable | Ouvrir la fonction PAPILLON | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à PAPILLON, |
| | | SWA à la position UP mélanger sur OFF |
| | (Ex : aileron à 75 %, volet à 75 %) | à AIL1 à 75% à FLP à 75% à AIL2 à 75% |
| | proche | |

4.3.9 MIX AILE/RUDD

| 【AIL/RUD-MIX】 | | |
|---------------|-------------|---------|
| MIX:INH | | NORMA ← |
| | (L) (R) | START |
| RATE: | 0% 0% | SPEED |
| MODE: | AILE → RUDD | DISTA |
| SW: | SwA | LANDI |
| POSE: | NULL | |

Vous pouvez sélectionner un mélange préprogrammé qui est utilisé pour mélanger les gouvernails avec le fonctionnement des ailerons ou les ailerons avec le fonctionnement du gouvernail.

Mixage aileron-gouvernail (AILE RUDD) : crée automatiquement un "virage coordonné".

Mélange de gouvernail à aileron (RUDD AILE) : utilisé pour contrer le roulis indésirable (couplage de roulis) qui se produit avec l'entrée du gouvernail, en particulier en lame de couteau.

AJUSTABILITÉ : • Plage

de TAUX de -100 à +100. Un réglage négatif entraînerait une action opposée de la gouverne de direction (aileron) à celle de l'aileron (gouvernail).

• SWITCH AH entièrement assignable. LOGIC SW (Lsw1 à 3) peut également être affecté. • POSITION entièrement assignable, y compris NULL (mix toujours activé) et Up&Cntr et Cntr&Dn pour activer le mix dans 2 positions distinctes du même SWITCH. • Condition : Le paramètre AILE RUDD distinct pour chaque condition de vol peut être réglé.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|---|
| Ex : RUDD-AILE, 25 %, sans interrupteur, corrige le couplage des roulements. | Ouvrir le sous-menu AIL/RUD-MIX. | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à AIL/RUD-MIX, |
| | Sélectionnez le mode de mélange. | à MODE , à RUDD-AILE |
| | Activer la fonction | mélanger , sur MARCHE |
| | Fixez le tarif (Ex : 100 % dans chaque sens) | évaluer BARRE DE GOUVERNAIL , à +25% BARRE DE GOUVERNAIL , à +25% |
| | proche | |

4.3.10 Mélange ELEV-FLAP (voir menu GLID 3.3.7)

4.3.11 AILE-VOLETS (GLID 2A+2F uniquement) :

Ce mélange préprogrammé est utilisé pour créer une action d'aileron à pleine envergure sur un planeur avec des servos à 4 ailes. Cela augmente le taux de roulis et diminue la traînée induite. Pour un vol normal, une valeur d'environ 50 % est souvent utilisée. Pour les courses de pente ou les modèles F3B dans les courses de vitesse, vous pouvez utiliser une valeur plus élevée approchant 100 %.

AJUSTABILITÉ : •

Plage de TAUX de -100 à +100. Un réglage négatif entraînerait une action des ailerons opposée aux volets. • SWITCH AH entièrement assignable. LOGIC SW (Lsw1 à 3) peut également être affecté. • POSITION entièrement assignable, y compris NULL (mix toujours activé) et Up&Cntr et Cntr&Dn pour activer le mix dans 2 positions distinctes du même SWITCH. • Condition : les paramètres AILE-FLAP distincts pour chaque condition de vol peuvent être définis.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|---|
| Activez le mélange AILE-FLAP. Réglez le taux à 100 % pour une course maximale possible des volets avec les ailerons. Affectez-le au centre SWITCH C. | Ouvrir le sous-menu AILE-FLAP. | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à AILE-FLAP, |
| | Activer la fonction | mélanger , sur MARCHE |
| | Fixez le tarif (Ex : 100 % dans chaque sens) | vers FLP1 MANCHE D'AILERON , à 100% MANCHE D'AILERON , à 100% Répétez ci-dessus pour régler FLP2 |
| | Affectez le COMMUTATEUR et la position. | vers SW , à SwC à POSI , jusqu'à |
| | proche | |

4.3.12 MÉLANGE SPOILER (GLID) :

Déplace le spoiler en basculant l'interrupteur assigné et est utilisé pour rendre la pente raide décente. SPOILER MIX fonctionne en liaison avec BUTTERFLY MIX.

| [SPOILER-MIX] | |
|---------------|-------------|
| -SPO1- | -SPO2- |
| POSI : -50% ← | -50% ← |
| :+50% | +50% |
| CH : CH8 | NULL |
| -rate- | -dly- |
| ELEV : 0% | 0% (INH) |
| MIX : INH | |
| SW : SwE | POSI : DOWN |

AJUSTABILITÉ :

- Position : -100 % à +100 %, avec une valeur par défaut de -50 % (désactivé), +50 % (activé) • Canal : Spoiler 1 : canal 8 ou 3 (canal 8 ou 3*), Spoiler 2 : Mode NULL ou 3 (NULL ou ch3*) *GLID (2A+2F). • Réglage de l'élévateur : Taux : -100 % à +100 %, Retard : 0 % à 100 % • SWITCH AH entièrement assignable. LOGIC SW (Lsw1 à 3) peut également être affecté.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|--|
| Mode spoiler à 2 servos. Réglez la position du servo du spoiler à 60 % | Ouvrez la fonction SPOILER MIX et passez au 2 ^{ème} page. | à BASIC. à nouveau pour AVANCER à SPOILER - MIX, |
| | Activez la fonction. | mélanger sur MARCHE. |
| | Attribuez le SPO2-CH. (Ex : CH3) | à -SPO2- CH à CH3 |
| | Réglez la position du servo du spoiler. (Ex : SPO1/ SPO2=+55 % à +60 %) | à -SPO1-POSI à -50%, à 60%, à -SPO2-POSI à +50%, à 60%, |
| | Facultatif : Définissez le tarif de l'ascenseur. (Ex : 10 %) | pour -évaluer- ELEV à 10% |
| | Facultatif : définissez le délai. (Ex : 25 %) | à -dly- ELEV à 25% |
| | proche | |

4.3.13 FLAP-TRIM (voir GLID 3.3.4)

4.3.14 ÉTAT

La fonction du canal 3 est sélectionnable dans l'élément ARBK-FUNC. (Manette des gaz, interrupteurs ou boutons) En choisissant sauf STK, la fonction du canal 3 peut être séparée de la fonction du papillon, de sorte que le canal 3 peut être utilisé pour d'autres fonctions.

AJUSTABILITÉ :

Fonction du canal 3 : STK :

MANETTE DES GAZ Sw-A à

H : SWITCH A à H Vr-A à Vr-E :

BOUTON A à E

| [CONDITION] | | |
|------------------|------|-------|
| | -sw- | -pos- |
| START:INH | SwE | DOWN |
| SPEED:INH | SwE | UP |
| DISTANCE:INH | SwC | CENT |
| LANDING:INH | SwC | DOWN |
| ARBKFUNC:S T-THK | | |

Partie. 5 FONCTIONS DU MODÈLE D'HÉLICOPTÈRE

Veuillez noter que presque toutes les fonctions du menu BASIC sont les mêmes pour les configurations avion (configuration ACRO), planeur (configurations GLID) et hélicoptère (HELI). Les caractéristiques identiques renvoient au chapitre ACRO.

5.1 RÉGLAGE DE BASE AVEC HÉLICOPTÈRE

Ce guide est destiné à vous aider à configurer un hélicoptère de base (H-1), à vous familiariser avec la radio, à vous donner un coup de pouce pour utiliser votre nouvelle radio et à vous donner des idées et des directives sur la façon de faire même plus avec ce système puissant que vous ne l'aviez peut-être déjà envisagé.

Brièvement, les commandes typiques d'un hélicoptère sont les

suivantes : • Aileron : Changements latéraux cycliques (roulis). Faites rouler l'hélicoptère. Inclinez le plateau cyclique vers la gauche ou vers la droite CH1. • Elevator : modifie la hauteur cyclique. Modifiez l'angle d'attaque de l'hélicoptère (à piquer ou à piquer). Inclinez l'ensemble du plateau cyclique vers l'avant et vers l'arrière. CH2. • Gouvernail : Modifiez l'angle du rotor de queue et orientez l'hélicoptère vers la gauche ou vers la droite. CH4. • Pas collectif : Ajuste le collectif du rotor principal [angle des palettes], en modifiant le pas des pales principales. L'augmentation du pas collectif (avec la manette des gaz) fait monter l'hélicoptère. Se déplace en conjonction avec la manette des gaz sur la MANETTE DES GAZ. CH6. • Accélérateur : Ouvrir/fermer le carburateur. Déplacez-vous en conjonction avec le pas collectif sur la MANETTE DES GAZ. CH3. • REVO : mélange qui ajoute du gouvernail en conjonction avec le tangage. Cela aide à compenser la rotation de l'hélicoptère causée par l'augmentation du couple moteur. (N'utilisez jamais le mélange REVO. avec un gyroscope cap/maintien/AVCS ; le gyroscope le fait déjà.)

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|--|
| Préparez votre hélicoptère. | Installez tous les servos, interrupteurs, récepteurs selon les instructions de votre modèle. Réglez tous les trims, cadrans et curseurs sur neutre. Confirmez que toutes les tringleries de commande sont à 90 degrés (ou selon les instructions) du palonnier de servo à la rotule pour une géométrie correcte et qu'aucune pente n'est présente. Ajustez mécaniquement toutes les liaisons pour vous rapprocher le plus possible des lancers de contrôle appropriés et minimiser la liaison avant la configuration de la radio. | |
| Sélectionnez le type de mode approprié pour votre modèle. Ex : HELI H-1 | Dans le menu BASIC, recherchez PARAMETER. Allez à TYPE DE MODÈLE. |  pendant 1s à BASIC. (Si ADVANCE à nouveau).  au PARAMÈTRE, POUSSER  à MODEL TYPE, puis à TYPE.  |

| | | |
|-------------------------------|--|---|
| | Sélectionnez le type de mode approprié. Ex : HELI H-1. Confirmez le changement. Prochez. | à HÉLICOPTÈRE. pendant 1 s. 'Es-tu sûr?' affiche , SWASH , à H-1 pour 1sec, 'Êtes-vous sûr ?' affiche. confirmer. |
| Alors, Nommez le maquette. | Dans le menu BASIC, recherchez PARAMETER. | à MODÈLE SEL. |
| | Aller à MODEL SEL.-NAME | au nom (le 1 ^{er} caractère est mis en surbrillance) |
| | Entrez le nom. | pour changer le premier caractère. |
| | Fermez le sous-menu lorsque vous avez terminé. | Lorsque le caractère approprié est affiché, au suivant. Répéter. |

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|---|
| Inversez les servos selon les besoins pour un bon fonctionnement de la commande. Ex : Le manche de gouvernail gauche fait que les bords d'attaque des pales du rotor de queue se déplacent vers la gauche. Marche arrière pour fonctionner correctement. | Dans le menu BASIC, ouvrez Reverse. | pendant 1s à BASIC. (Si ADVANCE à nouveau). |
| | Choisissez le servo souhaité et inversez son sens de déplacement. Ex : servo de direction inversé. | vers REVERSE, vers CH4:RUDD vers REV est mis en surbrillance. 'Es-tu sûr?' affiche pendant 1 s. |
| Ajustez les déplacements au besoin pour correspondre aux lancers recommandés par le modèle. (généralement répertorié comme élevé les taux. | Dans le menu BASIC, choisissez END POINT. | à END POINT pour choisir le point final. |
| | Ajustez les points d'extrémité du servo. (Ex : servo de profondeur). Retour au menu BASIC. | à ELEV. Bâton d'ascenseur , jusqu'à ce que la course soit comme vous le souhaitez. Ascenseur Bâton , jusqu'à ce que le voyage vers le bas soit aussi souhaité. Répétez au besoin. |
| Activez THR-CUT. | Ouvrir la fonction THROTTLE-CUT. | à THR CUT |
| | Activez la fonction. Choisissez l'interrupteur et la position souhaités pour l'activer. | mélanger, sur OFF vers SW , à SwC, à POSI , vers BAS, |
| | Avec la manette des gaz au ralenti, réglez le taux jusqu'à ce que le moteur s'arrête de manière constante, mais que la tringlerie des gaz ne soit pas contraignante. Fermer | SwC en position basse, Manette de Gaz Stick pour ÉVALUER jusqu'à ce qu'il s'éteigne. |

| | | |
|--|--|--|
| Configurez la courbe des gaz pour la normale. (Généralement, il n'est pas nécessaire d'apporter des modifications avant le premier vol.) | Ouvrez la fonction THR-CURV/ NOR. Ajustez si nécessaire. Fermez la fonction. |  vers THR-CURVE COND: NORM  au point 1>  à 5%,   Passer au suivant. Répéter.  |
| Configurez la courbe de pas collectif pour la normale comme base de -4, centre de +5, fin de +8 à +10 degrés de pas de pale pour la voltige.2 (Si vous venez juste d'apprendre à voler, demandez à votre instructeur.) | Ouvrez la fonction PIT-CURV/ NOR. Réglez chaque point sur la courbe souhaitée. (Ex : premier point : 8 %) Fermez la fonction. |  à PIT-CURVE  , COND: NORM,  au point 1> au  à 8%,   point suivant. Répéter.  |
| Configurez REVO. Mixage normal. (Pour les gyroscopes à maintien de cap, inhibez REVO.) | Ouvrez la fonction REVO./ NOR. Ajustez au point de départ souhaité. (Ex : 10 %). Fermez la fonction. |  vers REVO.MIX  , COND : NORME ;  au point 1> au  à 10%,   point suivant. Répéter.  |
| Confirmez la direction du gyroscope. | <p>Avec la radio allumée, déplacez la queue de l'hélicoptère vers la droite à la main.</p> <p>Le gyroscope doit donner une action sur la gouverne de direction droite (le bord d'attaque des pales du rotor de queue se déplace vers la gauche).</p> <p>Si le gyroscope donne l'entrée opposée, inversez la direction sur le gyroscope lui-même.</p> | |

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|---|
| Apprendre à fonctionner PAS DE VOL VOLANT et ACCÉLÉRATEUR VOLANT | Remarquez à mi-gaz, le cadran VR (B) ajuste la manette des gaz séparément de la hauteur. VR(A) ajuste le pas séparément de la manette des gaz. |  pendant 1s à BASIC. (Si ADVANCE à nouveau)  .  à SERVO .   Manette des gaz au centre  VR (B)  VR (A).   |
| Assurez-vous de suivre les instructions de votre modèle pour les vérifications avant le vol, le suivi des lames, etc. Ne présumez jamais qu'un ensemble de lames est correctement équilibré et suivra sans vérification. | | |
| <p> Vérifiez la tension de la batterie du récepteur ! Vérifiez toujours la tension avec un voltmètre avant chaque démarrage du moteur. (Ne supposez jamais qu'être branché toute la nuit signifie que votre équipement radio est prêt à voler). Une charge insuffisante, des liaisons servo contraignantes et d'autres problèmes peuvent entraîner un accident dangereux avec la possibilité de blessures à vous-même, aux autres et à la propriété.</p> | | |
| Vérifiez que le plateau cyclique est de niveau à 0 course. Ajustez les bras si nécessaire. | | |
| Appliquez le collectif à fond et vérifiez que le plateau cyclique reste de niveau et qu'il n'y a pas de grippage. Répétez l'opération pour le tangage et le roulis cycliques complets. Si ce n'est pas le cas, ajustez au besoin pour corriger dans END POINT : | | |
| <p>Remarque importante : avant de configurer le maintien des gaz, les ralentis, les décalages, etc., assurez-vous que votre condition normale fonctionne correctement.</p> <p>Vérification de la configuration avant de décoller : vérifiez la tension ! Ensuite, avec l'aide d'un instructeur et après avoir effectué toutes les vérifications de portée, etc., mettez progressivement les gaz jusqu'à ce que l'hélicoptère devienne "léger sur les patins".</p> <p>Ajustez les trims au besoin pour corriger les tendances de roulis, de tangage ou de lacet. Si la queue "remue", le gain du gyroscope est trop élevé. Diminuez le gain du gyroscope.</p> | | |

1. Déplacez périodiquement le manche des gaz au maximum et vers le bas pour assurer des réglages de servo corrects.
2. Il est essentiel que les cadrans A et C soient centrés lorsque les courbes de pas et d'accélérateur sont configurées.

5.2 FONCTIONS DE MENU DE BASE SPÉCIFIQUES À HELI

TYPE MODÈLE : Cette fonction du sous-menu PARAMÈTRE permet de sélectionner le type de programmation du modèle à utiliser. Avant de faire quoi que ce soit d'autre pour configurer votre modèle, vous devez d'abord décider quel TYPE DE MODÈLE correspond le mieux à votre MULTIROTOR.

TYPES DE PLATEAU CYCLIQUE

D'HÉLICOPTÈRE : Les radios AT10II prennent en charge 8 configurations de plateau cyclique de base, y compris "servo unique" (la plupart des hélicoptères H-1 utilisent ce type) et 7 types de CCPM (mélange de pas cyclique et collectif). Un plateau cyclique à "servo unique" utilise un servo pour chaque axe: aileron, profondeur (pas cyclique) et pas collectif.

Les hélicoptères CCPM utilisent une combinaison de servos travaillant ensemble pour réaliser les 3 axes de mouvement.

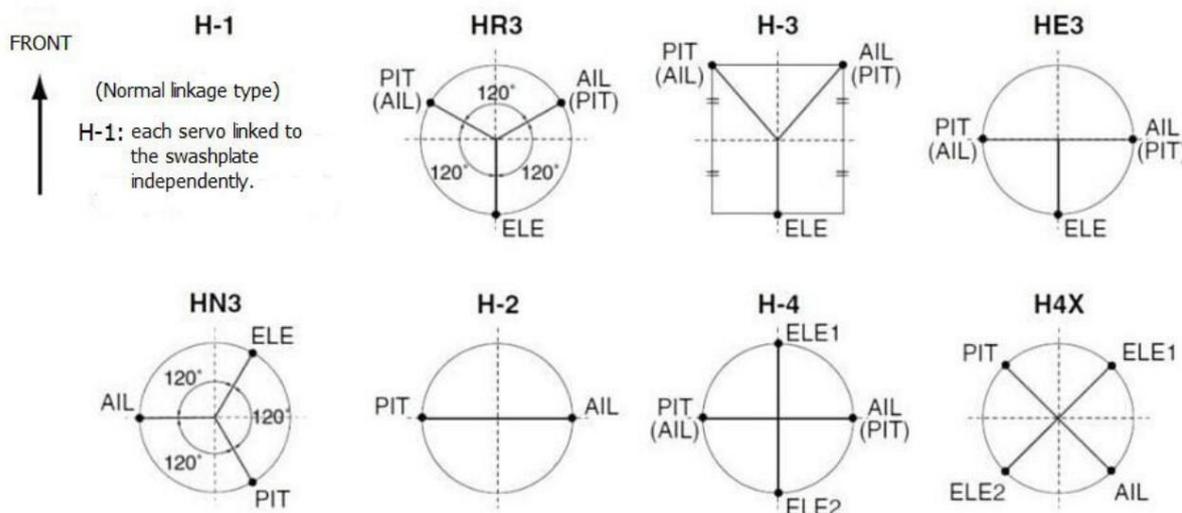
Il existe 7 types de CCPM de base, affichés ci-dessous. Le CCPM présente plusieurs avantages, dont le plus évident est une complexité mécanique bien moindre pour déplacer correctement le plateau cyclique de l'hélicoptère.

De plus, plusieurs servos travaillant à l'unisson (ex : HR3, les 3 servos créent ensemble un mouvement de profondeur) augmentent considérablement le couple disponible ainsi que la précision et le centrage.

Attention, certains hélicoptères sont de type HR3 ou HN3, sauf décalés à 180 degrés. Si le plateau cyclique de votre modèle est décalé de 180, vous utiliserez toujours ce type de plateau cyclique, mais vous utiliserez également SWASH AFR pour ajuster les fonctions selon les besoins jusqu'à ce qu'il fonctionne correctement. De plus, différents angles de CCPM peuvent également être créés en utilisant les mixages programmables entièrement assignables.

5.2.1 Types de plateau cyclique

Swashplate Types

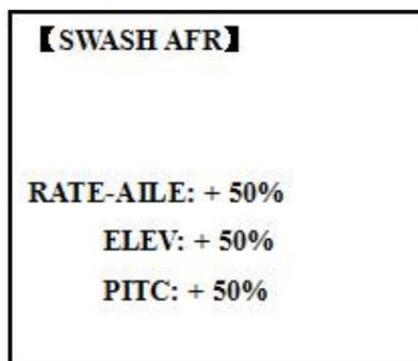


| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| Changez le type de modèle et le plateau cyclique du modèle n° 3 de MULTIROTOR à 120 degrés CCPM avec 2 servos travaillant à l'unisson pour le pas collectif et l'aileron (Ex : HELI HR3) | Confirmez que vous utilisez la mémoire de modèle appropriée (Ex : 3) | Sur l'écran d'accueil, vérifiez le nom du modèle et # en haut à gauche. Si ce n'est pas le bon modèle (Ex:3) voir MODEL SEL. |
| | Ouvrez PARAMETER, allez dans MODEL SEL. | pendant 1s à BASIC. (Si ADVANCE à nouveau) à MODÈLE SEL. |
| | Sélectionnez le modèle approprié TYPE (HÉLICOPTÈRE) Confirmer | à TYPE. , à HÉLICOPTÈRE. pendant 1sec. 'Sommes vous êtes sûr?' Affiche. |

| | | |
|--|---|---|
| | Changer pour SWASH TYPE désiré (Ex: HR3) Confirmer. |  à SWASH.  ,  à HR3,  pendant 1 s. 'Es-tu Bien sur?' affiche.  |
| | proche |   |

La radio émet un « bip » répété et affiche la progression à l'écran lorsque le type de modèle est modifié. Notez que si l'interrupteur d'alimentation est éteint avant la fin, le type de modèle ne sera pas modifié.

5.2.2 SWASH AFR (pas dans SWH1)



Sauf SWASH PLATE, le menu des fonctions de l'hélicoptère est le même que GLID/ACRO. Veuillez trouver les anciennes instructions.

Les paramètres de taux de fonction du plateau cyclique (SWASH AFR) réduisent/augmentent/inversent le taux (course) des fonctions d'aileron, de profondeur (sauf H-2) et de pas collectif, en ajustant ou en inversant le mouvement de tous les servos impliqués dans cette fonction, uniquement lorsque en utilisant cette fonction. Étant donné que ces types utilisent plusieurs servos ensemble pour créer les commandes, le simple fait de régler le REVERSE ou END POINT d'un servo ne corrigerait pas correctement la course d'une seule commande. Puisque H-1 utilise un servo pour chaque fonction, il n'y a pas besoin d'AFR dans H-1.

Puisque l'aileron n'utilise toujours pas plus de 2 servos, vérifiez-le d'abord. Soit les deux fonctionnent correctement (aucun changement nécessaire), soit les deux fonctionnent à l'envers (inverser toute la fonction), soit un servo fonctionne à l'envers (inverser ce servo seul). Vérifiez ensuite l'ascenseur. N'oubliez pas que le ou les servos d'ailerons fonctionnent correctement, donc si la gouverne de profondeur ne fonctionne pas, nous ne devrions avoir que 2 choix : toute la fonction doit être inversée, ou le ou les servos non partagés avec les ailerons doivent être inversés. Si l'aileron et la profondeur ne fonctionnent pas correctement, la seule chose qui pourrait être erronée est la direction dans laquelle le collectif fonctionne (inversez toute la fonction). Dans notre exemple, HR3 est à 180 degrés du plateau cyclique du Caliber. Par conséquent, il est très probable que plusieurs fonctions ne fonctionnent pas correctement. L'opération de pas collectif est à l'envers ; mais l'inversion des trois servos inverserait également les opérations d'aileron et de profondeur. Changer le taux de pas collectif, cependant, de +50% à -50%, inversera le pas collectif sans affecter l'action des ailerons.

| Vérification du bon mouvement sur un plateau cyclique HR3 | | |
|---|---|---|
| HR3 Swash Type Mouvement Propre | Mauvais mouvement | Comment réparer |
| AILERON BÂTON. | Le plateau cyclique s'incline vers la gauche. | Inverser le réglage AIL dans SWASH à -50 %. |
| | Le plateau cyclique s'incline vers la droite. | L'arrière du plateau cyclique remonte. Le servo Ch6 se déplace incorrectement ; INVERSE. |
| | | L'arrière du plateau cyclique descend. Le servo Ch1 se déplace incorrectement ; INVERSE. |

| | | | |
|----------------------------|---|--|---|
| MANCHE D'ASCENSEUR. | Avant du plateau cyclique se déplace | Le plateau cyclique se déplace à l'opposé. | Réglage ELE inversé dans SWASH. (ex : +50 à -50) |
| | vers le bas; le dos du plateau cyclique remonte. | Tout le plateau cyclique remonte. | Le servo Ch2 se déplace incorrectement ; INVERSE. |
| BARRE DE GOUVERNAIL. | Les bords d'attaque des pales de queue tournent vers la gauche. | Les lames ont tourné à droite. INVERSEZ le servo de direction. | |
| MANETTE D'ACCÉLÉRATEUR. | L'ensemble du plateau cyclique remonte. | Le plateau cyclique s'abaisse. | Réglage PIT inversé dans SWASH. |

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--------------------------------|---|
| Réglez la course du pas collectif de +50% à -23%, en inversant la course des 3 servos et en diminuant leur course en pas collectif uniquement, sur un HR3 SWASH TYPE. | Ouvrez la fonction SWASH AFR. |  pour 1s à BASIC. (Si ADVANCE de nouveau) .  à SWASH AFR  |
| | Ajuster la course PITC à -23 % |  à PITC  ,  à -23%  |
| | proche |   |

5.3 FONCTIONS DU MENU AVANCÉ SPÉCIFIQUES À HELI

5.3.1 THR-CURVE et PIT-CURVE :

Ces courbes à 7 points sont utilisées pour faire correspondre au mieux le pas collectif des pales au régime moteur pour une charge constante sur le moteur. Les courbes sont réglables séparément pour normal, ralenti 1, ralenti 2 et ralenti 3. De plus, une courbe de pas collectif distincte est disponible pour le maintien des gaz. Des exemples de courbes sont affichés dans les types de configuration appropriés (par exemple : conditions de vol normales) pour plus de clarté.

Valeurs par défaut

suggérées : • Normal : Courbe de hauteur collective qui donne aux points 1, 4 et 7 une hauteur de 0,4, +5, (+8 à +10)* degrés. Un réglage de la courbe des gaz de 0, 25, 36, 50, 62,5, 75, 100 %. • Idle-ups 1 & 2 : les Idle-ups 1 et 2 sont généralement identiques à l'exception des réglages du gyroscope, l'un étant le maintien de cap/AVCS et l'autre le mode normal. La courbe de hauteur sera probablement similaire à la courbe normale ci-dessus. • Idle-up 3 : Courbes de hauteur collective qui aboutissent aux points 1, 4 et 7 fournissant (0,8 à 0,10), 0, (+8 à +10) degrés. Une courbe d'accélération de 100, 75, 62,5, 50, 62,5, 75, 100 fournit un plein régime pour l'inversion

manœuvres.

• Courbe d'inclinaison du maintien des gaz : commencez par la courbe d'inclinaison normale (pour les autos inversés, commencez à partir de la courbe d'inclinaison à 3 points au ralenti), mais augmentez le dernier point d'environ 1-2 °, si disponible, pour assurer une inclinaison suffisante à l'atterrissage.

Cette recommandation par défaut suppose que vous effectuez un vol vers l'avant. Si vous venez d'apprendre, veuillez suivre les conseils de votre instructeur. Certains instructeurs aiment un point de base +1 pour la formation afin que l'hélicoptère descende très lentement, même si vos instincts tirent la manette des gaz/collectif vers le bas à la hâte.

AJUSTABILITÉ : • Les

courbes de conditions normales sont modifiables dans le menu BASIC pour plus de commodité. • Toutes

les courbes peuvent être ajustées dans le menu ADVANCE. • Sélectionné automatiquement avec la

condition appropriée. • Les courbes de ralenti vers le haut sont programmées pour maintenir un régime

constant même lorsque le pas collectif est réduit pendant le vol (y compris en marche arrière). • Pour modifier la courbe de condition en

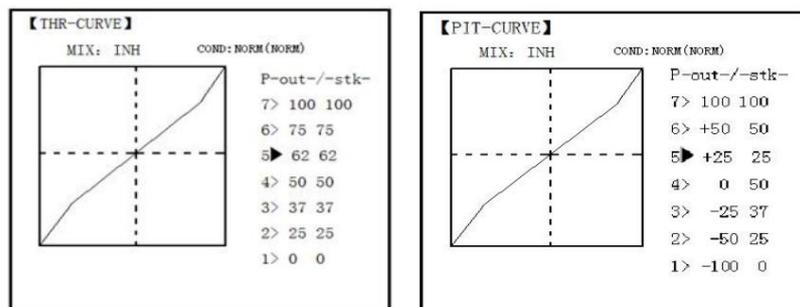
cours d'édition, placez le curseur sur <COND> et modifiez la courbe nommée. • Pour plus de clarté, le nom de la condition actuellement

active (allumée dans la radio) est indiqué entre parenthèses derrière le nom de la condition dont la courbe est en cours d'édition. (Exemple : voir les affichages de courbe ci-dessus. Notez que la condition normale est active mais que les courbes de la condition de ralenti 1 sont

actuellement

en cours d'édition.

• Déplacer et supprimer le point de la courbe : Le point de la courbe (-stk-) peut être déplacé vers la gauche ou vers la droite en tournant le DIAL (jusqu'à 2 % devant le point adjacent) et supprimé/retourné en appuyant sur le DIAL pendant une seconde en alternance. • Les courbes de ralenti et de maintien des gaz peuvent être modifiées avant même que les conditions ne soient activées. L'activation de leurs courbes de gaz active ces conditions.



5.3.2 REVO MIX :

Ce mélange de courbes à 5 points ajoute une entrée de gouvernail opposée pour contrer les changements de couple lorsque la vitesse et le pas collectif des pales sont modifiés.

AJUSTABILITÉ : • Trois

courbes distinctes disponibles : normale pour le vol stationnaire ; ralentis 1 et 2 combinés ; et inactif-3. • Les courbes de conditions normales sont modifiables dans le menu BASIC pour plus de commodité. • Toutes les courbes peuvent être ajustées dans le menu ADVANCE. • Le mélange correct est automatiquement sélectionné en vol avec chaque condition et automatiquement activé lorsque la configuration de l'accélérateur pour cette condition est activée dans la programmation (c'est-à-dire THROTTLE HOLD ou THR-CURVE.) POINT5 et sélectionnez. Pour plus de clarté, le nom de la condition actuellement active (allumée à la radio) est indiqué entre parenthèses derrière le nom de la condition dont la courbe est en cours d'édition.

Révo. Les taux de mélange sont des courbes à 5 points. Pour un rotor tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, le gouvernail est mélangé dans le sens des aiguilles d'une montre lorsque le pas collectif est augmenté; pour tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, c'est le contraire. Modifiez le réglage du sens de fonctionnement en changeant les signes des nombres dans la courbe de plus (+) à moins (-) et vice versa.

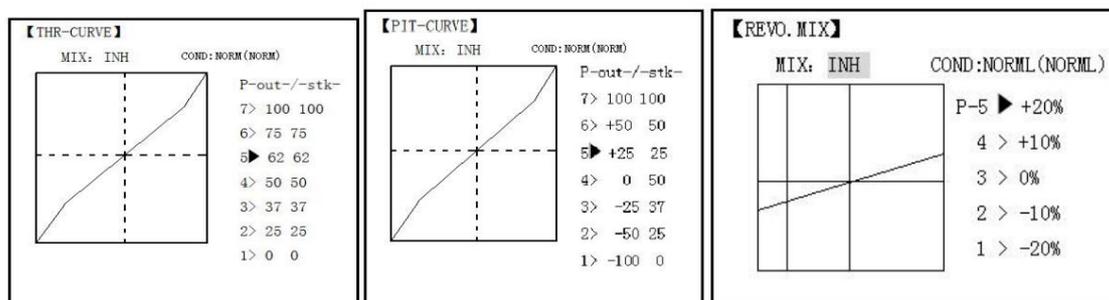
Valeurs par défaut

suggérées : Rotation dans le sens des aiguilles d'une montre : -20, -10, 0, +10, +20 % de gaz bas à haut.

Rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre : +20, +10, 0, -10, -20 % de bas gaz à haut.

Ajustez les valeurs réelles qui conviennent le mieux à votre modèle.

Révo. Les courbes pour les ralentis sont souvent en forme de V pour fournir une entrée de gouvernail appropriée avec un pas négatif et une augmentation des gaz pendant le vol inversé. (Le gouvernail est nécessaire pour contrer la réaction chaque fois qu'il y a une augmentation de couple. et pas négatif, augmentant ainsi le couple et faisant tourner l'hélicoptère à moins que le revo. Le mélange augmente également de manière appropriée.)



Remarque : Les courbes d'accélérateur et de tangage pour la condition normale sont toujours activées. Ils ne peuvent pas être inhibés. Les quatre autres conditions sont activées avec leurs courbes des gaz ou leur maintien des gaz. • THR-CURV/NOR :

Entre la courbe d'accélération normale (NORM), qui n'est généralement pas une réponse linéaire

au mouvement de la MANETTE DES GAZ. Le point de réglage 4 de la courbe ajuste le régime du moteur au point médian de la MANETTE DES GAZ, la position souhaitée pour le vol stationnaire. Les 6 autres points sont ensuite ajustés pour créer le ralenti et le régime moteur maximum souhaités, ainsi qu'une transition en douceur entre les deux. • PIT-CURV/NOR : entre la courbe de pas collectif normale (NORM), la courbe de pas collectif pour le vol proche du stationnaire. La courbe de pas collectif normale est ajustée pour correspondre à la courbe des gaz, offrant les meilleures performances verticales à un régime moteur constant, avec une courbe de départ de 4 base, +5 neutre et +8 à +10 degrés de pas de pale maximum. Vous pouvez programmer la réponse sur une courbe à 7 points pour le meilleur angle de pas collectif par rapport au mouvement de la MANETTE DES GAZ. • REVO./NORM : mélange les commandes de pas collectif au gouvernail (un mélange PITCH-RUDDER) pour supprimer le couple généré par les changements d'angle de pas collectif du rotor principal, empêchant le modèle de lacet lorsque l'accélérateur est appliqué.

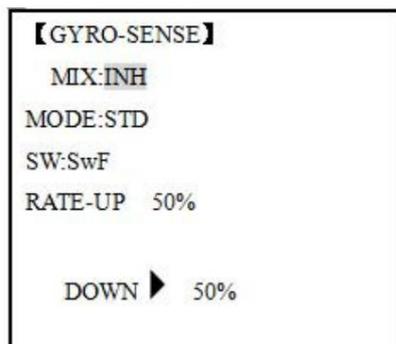
➔ Remarque : Il y a trois revo, mélanges disponibles : normal (NORM), ralenti 1/2 (IDL1/2) et ralenti 3 (IDL3). Tous les 3 sont réglables dans le menu ADVANCE. N'utilisez jamais le mixage revo en conjonction avec les gyroscopes à maintien de cap/AVCS. Pour plus de détails sur le revo, y compris les points par défaut pour les rotors tournant dans le sens des aiguilles d'une montre et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|---|
| Configurez les courbes d'accélération/pas collectif et le revo en conditions de vol normales. | Ouvrez le THR-CURVE, ajustez le premier point. (5%) | pendant 1s à BASIC. (Si ADVANCE encore) . à THR-CURVE au point 1 à 5% |
| Point de base : Ajuster le point de base de la courbe des gaz jusqu'au moteur Ajuster les premiers ralentis de manière fiable au sol. (8%) | Ouvrez la PIT-CURVE, de la manière fiable au sol. points. | à PIT-CURVE au point 1 à 8% |
| Ajustez le point de base de la courbe de pas collectif pour obtenir -4 degrés de pas de pale. Accélérez jusqu'à ce que le modèle soit "léger" sur ses patins. Ajustez le point de base de REVO. jusqu'à ce que le modèle ne tourne plus du tout son nez. | Ouvrez le REVO.MIX Ajustez le premier point. (4%) | vers REVO.MIX mélanger à AU. au point 1 à 4% |
| Point de survol : ajustez la courbe de pas collectif à +5 degrés. Mettez l'hélicoptère en vol stationnaire. Atterrir/éteindre | Régler THR-CURV/NOR | Répétez ci-dessus si nécessaire |
| Ajustez les courbes des gaz PIT-CURV/NOR et le trim de la gouverne de direction. Répétez jusqu'à ce que le modèle plane en douceur à mi-régime. Accélérez rapidement de 1/4 à 1/2 | Ajuster off. Répétez jusqu'à ce que le modèle plane en douceur à mi-régime. | Répétez ci-dessus si nécessaire |
| bâton. Réglez REVO. points 2 et 3 jusqu'à ce que le modèle ne tourne pas le nez vers le haut lors de l'application des gaz. | Ajustez la répétition REVO.MIX ci-dessus si nécessaire | |
| Point haut : ajustez la courbe de pas collective entre +8 et +10 degrés. En vol stationnaire, accélérez rapidement. Si le moteur ralentit, augmentez la courbe des gaz. Si moteur | Régler THR-CURV/NOR | Répétez ci-dessus si nécessaire |
| | Régler PIT-CURV/NOR | Répétez ci-dessus si nécessaire |

| | | |
|--|--|--|
| en surrégime, augmentez la courbe de pas collectif aux points 6 ou 7. Appliquez pleins gaz en vol stationnaire, puis redescendez en vol stationnaire. Réglez REVO. jusqu'à ce que le nez ne change pas de cap. | Ajustez la répétition REVO.MIX ci-dessus si nécessaire | |
|--|--|--|

5.3.3 GYRO SENSE À

propos de GYRO SENSE, veuillez vous référer à 3.3.12, en suivant les étapes :



| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|---|
| Configurez le maintien de cap/gyroscopie AVCS avec le réglage de maintien de cap/AVCS dans les ralentis 1 et 2 et le réglage du mode normal dans les modes ralenti 3 et normal. | Ouvrez et activez la fonction GYRO SENSE. | pour 1s à BASIC. (Si ADVANCE encore) . à GYRO-SENSE |
| | Activez la fonction. | mélanger , agir. |
| | Facultatif : changez les types de gyroscopes en Heading-hold (GY). | àMODE , à GY |
| | Facultatif : modifie l'affectation des commutateurs. Ex : sélectionnez Cond. | vers SW , à Cond |
| | Ajustez les taux de gyroscope au besoin. (Ex : NORM, IDL3 à NOR 50 % . IDL1 et 2 à AVC 50 % comme point de départ aux points IDL1 .) Répéter. | à NORME, à NOR 50% à AVC 50% |
| proche | | |

5.3.4 MAINTIEN DES GAZ

Cette fonction maintient le moteur en position de ralenti et le désengage de la MANETTE DES GAZ lorsque le COMMUTATEUR AT10II est déplacé. Il est couramment utilisé pour pratiquer l'auto-rotation. Avant de configurer THR-HOLD, branchez la tringlerie d'accélérateur de sorte que le carburateur soit complètement ouvert à plein régime, puis utilisez le trim numérique pour régler la position de ralenti du moteur. Pour que THR-HOLD maintienne le ralenti, déplacez la MANETTE DES GAZ en position de ralenti, puis activez et désactivez le COMMUTATEUR de maintien et continuez à modifier la valeur de décalage jusqu'à ce que le servo ne bouge pas. Pour réduire le régime de ralenti du moteur ou si vous souhaitez l'arrêter, entrez un nombre plus négatif.

RÉGLAGE : • Position

de ralenti : Plage de -50 % à +50 % centrée autour de la position de ralenti de l'accélérateur pour obtenir le régime moteur souhaité.

• Affectation des interrupteurs : Affecté au SWITCH E(AT10) ou G (AT10) vers le bas. Réglable dans CONDITION (élément THR-HOLD), (commutateur de type 2 positions uniquement) • Courbe des gaz : Étant donné que la manette des gaz est déplacée vers une seule position préréglée, aucune courbe n'est disponible pour THR-HOLD. • Courbe de pas collectif : La courbe indépendante, généralement ajustée pour créer une plage de pas de pale de -4 % à +10 % à +12 %, est automatiquement activée avec THR-HOLD. • Révo. mix : Depuis revo. le mélange s'ajuste au couple du moteur, pas de revo. mix est disponible pour THR-HOLD. • Priorité : La fonction de maintien des gaz a priorité sur le ralenti. Assurez-vous que les COMMUTATEURS de maintien des gaz et d'accélération du ralenti sont dans les positions souhaitées avant d'essayer de démarrer le moteur. (Nous vous recommandons de démarrer votre moteur en maintenant l'accélérateur pour des raisons de sécurité.) • Gyro : La programmation du gyroscope inclut une option permettant d'avoir un réglage de gyroscope séparé pour chaque condition, y compris THR-HOLD. Cela évite le problème potentiel de l'utilisateur qui se trouve dans le mauvais réglage du gyroscope lorsqu'il passe à THR-HOLD, ce qui entraîne un décalage de gouvernail incorrect et la pirouette du modèle.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|---|
| Configurez le maintien des gaz. | Ouvrir la fonction THR-HOLD. | pendant 1s à BASIC. (Si ADVANCE à nouveau) à THR-HOLD |
| Déterminez la position de l'accélérateur souhaitée en faisant tourner le moteur au ralenti, activez THR-HOLD et réglez le pourcentage selon les besoins pour atteindre le point de fonctionnement souhaité. | Activez la fonction. | mélanger sur OFF |
| | Réglez la position souhaitée du moteur. | à POSI au pourcentage désiré |
| | proche | |

5.3.5 RÉGLAGES EN VOL STATIONNAIRE (HOV-THR et HOV-PIT) :

L'accélérateur en vol stationnaire et le pas en vol stationnaire sont des ajustements précis pour les courbes d'accélérateur et de pas collectif individuellement, affectant les performances uniquement autour du point central et uniquement dans des conditions normales. Ils permettent d'ajuster les courbes en vol pour une configuration idéale.

| | |
|---|---|
| 【HOV-THR】 MIX:INH RATE: 0%(+11%) VR:+VrB MODE:NORM | 【HOV-PIT】 MIX:INH RATE: 0%(-63%) VR:+VrA MODE:NORM |
|---|---|

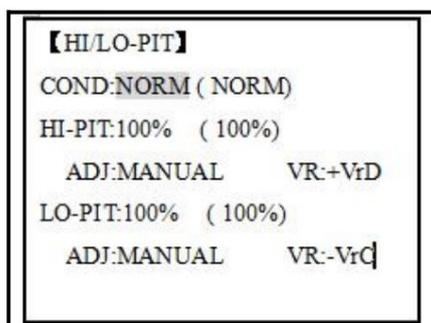
AJUSTABILITÉ : • Les

changements de vitesse du rotor causés par la température, l'humidité, l'altitude ou d'autres changements dans les conditions de vol sont facilement adaptés. • Les deux réglages peuvent être inhibés s'ils ne sont pas souhaités. • Les deux réglages peuvent également être réglés sur NULL, en désactivant temporairement le bouton mais en conservant le dernier réglage mémorisé. • Les ajustements peuvent être mémorisés, puis les boutons ramenés au point central pour utiliser cette quantité d'ajustement, ce qui permet une utilisation facile des boutons de réglage pour plusieurs modèles. (Notez que lorsque la mémorisation est répétée avec le bouton décalé du centre, la valeur de trim s'accumule.) • Les ajustements sont rapidement réinitialisés à la valeur initiale en tournant le cadran jusqu'à ce que le trim indique 0 %, en mémorisant, puis en ramenant le bouton à sa position centrale. • Notez que toutes les fonctions, y compris celles-ci, supposent que le modèle plane à mi-course. • Disponible uniquement en condition normale (NORM) ou normale/ralenti1 (NORM/IDL1).

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|---|
| <p>Ajustez le survol avec les ajustements de survol. N'oubliez pas que ceux-ci n'affectent que la condition de vol stationnaire (normale).</p> <p>Ajustez les courbes d'accélérateur et de pas collectif jusqu'à ce que le modèle plane bien. En vol, ajustez les courbes de pas collectif et d'accélérateur près du point de vol stationnaire indépendamment avec les boutons HOV-THR et HOV-PIT.</p> <p>Enregistrez les nouveaux paramètres après le vol.</p> | Ouvrir la fonction HOV-THR |  à BASIC.  encore à   ADVANCE, à HOV-THR. |
| | Facultatif : modifiez le bouton qui ajuste la courbe de survol de la recherche. NULL verrouille la courbe dans la dernière position enregistrée. |  à la réalité virtuelle  ,  à désirer bouton et direction  |
| | proche |  |
| | Ouvrez la fonction HOV-PIT. |  à HOV-PIT.  Répéter. |
| | proche |   |

5.3.6 PAS HAUT/BAS (HI/LO-PIT) :

Cette fonction peut être utilisée pour ajuster les courbes côté haut et bas individuellement pour chaque condition de vol (normal, ralenti 1, ralenti 2, ralenti 3, maintien des gaz).



AJUSTABILITÉ : •

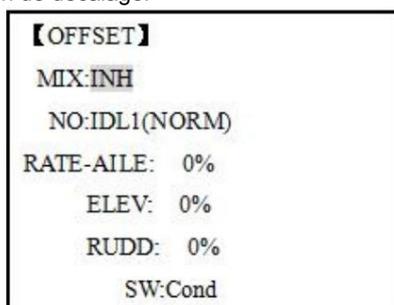
Vous pouvez définir des boutons de compensation de taux haut et bas (la commande de compensation de pas haut est définie comme le levier du côté droit lors du réglage initial). • Les conditions sont activées dans la fonction CONDITION SELECT. • Les deux ajustements peuvent être réglés sur MANUEL, désactivant temporairement le bouton. • Les ajustements peuvent être mémorisés, puis ramener les boutons au point central pour utiliser cette quantité d'ajustement, permet une utilisation facile des boutons de réglage pour plusieurs modèles.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| <p>Définissez une courbe de hauteur élevée dans la condition de ralenti 1.</p> | Ouvrez le HI/LO-PIT |  au menu BASIC, de  au menu ADVANCE.  à HI/LO-PIT.  |
| | Sélectionnez la condition d'inactivité 1 |  à COND  ,  vers IDL1  |
| | Définir le taux (Ex : 80 %) |  à HI-PIT  ,  à 80 %  |
| | Facultatif : Changez le bouton qui ajuste la courbe de hauteur élevée. |  à la réalité virtuelle  ,  au bouton et à la direction souhaités. |
| | proche |   |

5.3.7 DÉCALAGE

Garnitures séparées en option en plus de celles pour l'état normal. Cette fonction est utilisée pour changer automatiquement le trim d'un hélicoptère, par exemple, lors de la transition du vol stationnaire au vol à grande vitesse. Un hélicoptère à rotor tournant dans le sens des aiguilles d'une montre a tendance à dériver vers la droite à grande vitesse, de sorte qu'un décalage d'aileron peut être appliqué pour décaler l'hélicoptère vers la gauche.

Le décalage de profondeur nécessaire varie avec la géométrie du modèle, il doit donc être déterminé en notant les changements de pas collectif à grande vitesse. Le décalage du gouvernail est affecté par les deux rev. mouvement du levier de mixage et de trim pendant la fonction de décalage.



AJUSTABILITÉ : •

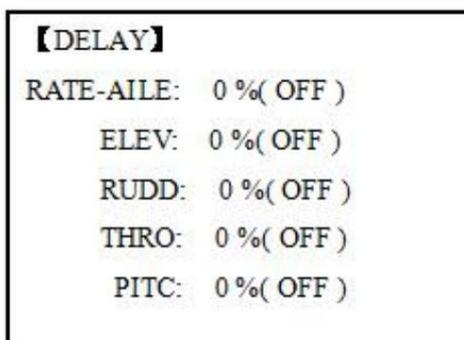
Capacité d'attribution complète des interrupteurs, plus une option CONDITION qui crée/bascule entre les trims individuels pour chacun des ralenti. • Lorsque OFFSET est actif (son interrupteur est activé), le déplacement des TRIM LEVERS ajuste le décalage stocké, pas les trims dans les conditions normales. • Lorsque l'OFFSET est inactif (son interrupteur est éteint), l'OFFSET et tous les ajustements de trim n'ont aucun effet (le modèle obéit aux réglages de trim de la condition de vol actuellement active.) condition affecte toutes les conditions de vol. • Les sauts rapides provoqués par de grands décalages peuvent être ralentis à l'aide de la fonction DELAY. • Pendant l'opération OFFSET, les courses d'aileron, de profondeur et de direction sont affichées sur chaque affichage de trim dans l'écran de démarrage.

Remarque : N'oubliez pas que les décalages et les mélanges de revo ne sont pas recommandés lors de l'utilisation de gyroscopes à maintien de cap/AVCS car ils entrent en conflit avec les corrections automatiques de trim et de couple fournies par AVCS.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|--|--|
| Configurez des trims distincts pour chacune des trois conditions de ralenti. Ajustez le compensateur de direction au ralenti vers le haut 2 pour corriger le couple à grande vitesse. | Ouvrez la fonction OFFSET. | au menu DE BASE, à nouveau pour AVANCER menu pour compenser. |
| | Activez la fonction. | mélanger , sur MARCHE. |
| | Changez le réglage du commutateur sur Cond. | vers SW , à Cond, |
| | Sélectionnez IDL2. | à NON. , à IDL2, |
| | Ajustez les paramètres de trim au besoin. (Ex : gouvernail à +8 %). | à RUDD , à +8% |
| | Fermez les menus et confirmez les transitions ralenties. | E (AT10II) de NORMAL à IDL2. Vérifiez les changements de trim de la gouverne de direction. |

5.3.8 RETARD :

La fonction Delay fournit une transition en douceur entre les positions de trim chaque fois que les fonctions OFFSET, REVO, MIXING ou THROTTLE HOLD sont activées et désactivées.



AJUSTABILITÉ : • Des

temporisations distinctes sont disponibles pour les ailerons, la gouverne de profondeur, la gouverne de direction, les gaz et le tangage. • Avec un réglage de retard de 50%, le servo prend environ une demi-seconde pour se déplacer vers sa nouvelle position, un temps assez long. • En général, des retards d'environ 10 à 15 % sont suffisants.

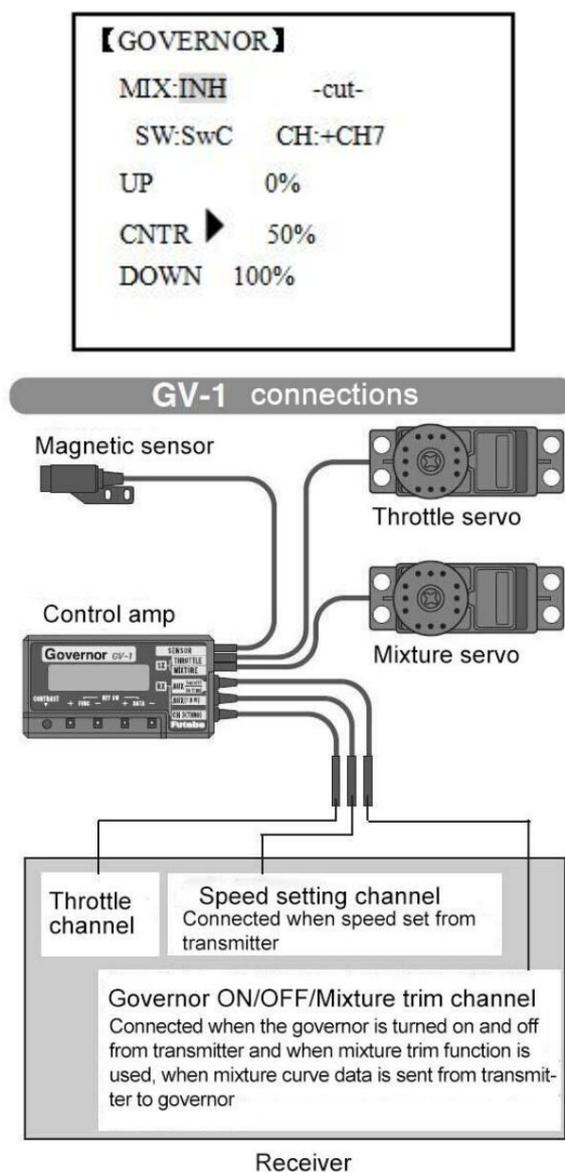
| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|--|
| Configurez un délai sur tous les canaux pour faciliter la transition d'un vol condition à une autre pour qu'il n'y ait pas de "sauts difficiles". | Ouvrez la fonction DELAY. | au menu BASIC, à niveau à AVANCE retarder |
| | Ajustez la réponse AILE si nécessaire. (Ex : aileron à +8%.) | à RATE-AILE , à 8%, |
| | Répétez pour les autres canaux. n'y ait pas de "sauts difficiles". | à ELEV. Répétez les étapes ci-dessus. |
| | Fermez les menus et confirmez les transitions ralenties. | E(AT10II) de NORMAL à IDL2. Vérifiez que les servos se déplacent progressivement vers de nouvelles positions. |

5.3.9 GOUVERNEURS :

La fonction de mélange Governor est utilisée pour régler les paramètres de vitesse du Governor (rS1, rS2, rS3) l'émetteur.

Qu'est-ce qu'un gouverneur ? Un régulateur est composé d'un ensemble de capteurs qui lisent le régime de la tête de l'hélicoptère et d'une unité de commande qui ajuste automatiquement le réglage des gaz pour maintenir une vitesse de tête constante quels que soient les changements de pas des pales, les conditions météorologiques, etc. Les gouverneurs sont extrêmement populaire dans les hélicoptères de compétition en raison de la cohérence fournie.

Comment cela aide-t-il dans la configuration de l'hélicoptère ? Le régulateur élimine le besoin de passer beaucoup de temps à configurer les courbes d'accélération, car il ajuste automatiquement le régime du moteur pour maintenir la vitesse de tête souhaitée.

**AJUSTABILITÉ :**

Marche/arrêt peut être séparé de la commutation de vitesse en branchant le régulateur marche/arrêt sur CH8 et en changeant le réglage CUT-CH. • Si vous utilisez une marche/arrêt séparée, l'affectation des interrupteurs est totalement réglable. Veillez à ne pas affecter le gouverneur désactivé à un interrupteur de condition si vous voulez que le gouverneur fonctionne dans cette condition. • La commutation de vitesse et le régulateur MARCHE/ARRÊT peuvent être effectués ensemble à l'aide d'un seul interrupteur ou la commutation MARCHE/ARRÊT peut être effectuée à l'aide d'un interrupteur/canal indépendant. • Lorsque la commande de réglage de la vitesse utilise CH7 et que l'interrupteur ON/OFF séparé n'est pas utilisé, CH8 peut être utilisé pour d'autres fonctions.

- Un réglage en vol de la vitesse de la tête (pour un réglage facile lors des virages) peut être créé à l'aide d'un canal supplémentaire et d'un mixage programmable.

Le GV-1 contrôle la manette des gaz lorsqu'elle est active, de sorte que la manette des gaz n'obéira pas aux paramètres Failsafe prédéfinis pour la manette des gaz dans l'émetteur. Réglez toujours le paramètre Failsafe pour le canal on/off du GV-1 sur OFF. De cette façon, le régulateur est éteint et la manette des gaz obéit aux commandes de la manette Failsafe.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|---|--|
| Configurez un gouverneur pour utiliser les deux canaux dans le récepteur et basculer entre le | Ouvrir et activer la fonction GOVERNOR. | <p>MODE au menu DE BASE, MODE encore à AVANCE</p> <p>MODE au GOUVERNEUR MODE</p> |

| | | |
|---|---|---|
| paramètres du gouverneur automatiquement lors de la modification des conditions. Envisagez de régler les paramètres Fail Safe de la batterie et d'autres fonctions utiles sur le gouverneur lui-même. | Activez la fonction. | mélanger agir. |
| | Facultatif : changez le canal de coupure en canal 8 et affectez l'interrupteur et la direction pour marche/arrêt (canal 8). | pour -couper- CH : à + CH8 à -couper-SW au SW désiré |
| | Facultatif : modifie l'affectation des commutateurs pour sélectionner les paramètres du gouverneur. Ex : sélectionnez l'interrupteur qui sélectionne les conditions. | vers SW à Cond, |
| | Réglez les paramètres de vitesse du régulateur sur la position ou la condition de l'interrupteur selon les besoins. (Ex : les valeurs par défaut conviennent.) Permet le réglage de la vitesse de la tête à partir de l'émetteur. | à chaque position Cond ou alors comme nécessaire. à la prochaine Cond, répétez . |
| proche | | |

5.3.10 Mélange des gaz (THROTTLE MIX):

| | | |
|------------|--------|--------|
| [THRO-MIX] | | |
| MIX:INH | | |
| AIL→TH | ELE→TH | RUD→TH |
| →NORM: 0% | 0% | 0% |
| IDL1: 0% | 0% | 0% |
| IDL2: 0% | 0% | 0% |
| IDL3: 0% | 0% | 0% |

Cette fonction peut être définie pour chaque condition de vol et est utilisée pour corriger la tendance du modèle à changer d'altitude lorsque le rotor est incliné par les commandes d'aileron, de profondeur et de direction.

AJUSTABILITÉ : • Le

mélange peut être réglé de 0 à 100 % pour chaque condition de vol.

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|--|
| Corrigez la tendance du modèle à changer d'altitude. | Ouvrir la fonction THRO-MIX. | au menu BASIC, à nouveau à AVANCE à THRO-MIX |
| | Activez la fonction. | mélanger , sur MARCHE |
| | Ajustez le taux. Ex : IDL1 (AIL à TH) 10 % Répéter au besoin. | vers IDL1 (AIL→TH) , à 10%, |
| | proche | |

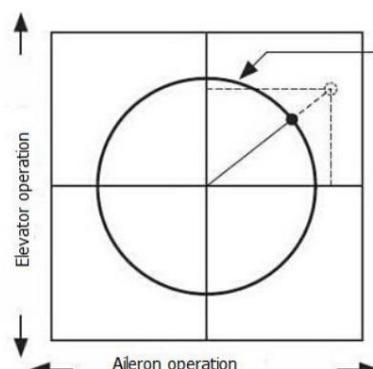
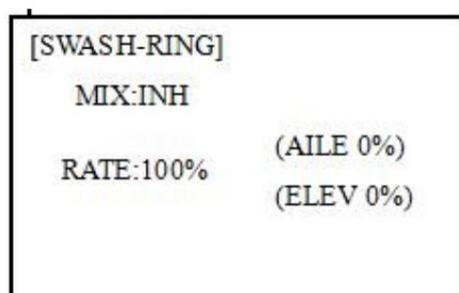
5.3.11 ANNEAU SWASH

Cette fonction sert à limiter le mouvement du plateau cyclique pour éviter d'endommager le SWASH ROB pendant le fonctionnement de l'aileron et de l'élévateur. Il est affecté en vol 3D. Le mouvement d'AILERON et d'ELEV est limité dans le cercle.

AJUSTABILITÉ : •

Initiale : 100 % •

Plage de réglage : 0-200 %



| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--------------------------------|--|
| Pour éviter d'endommager la tringlerie cyclique par le fonctionnement simultané des ailerons et des gouvernes de profondeur, réglez le point limite où la course cyclique s'arrête. | Ouvrez la fonction SWASH-RING. | MODE au menu BASIC, OFF Nouveau AVANCE |
| Ajustez le taux à l'inclinaison maximale du swash en actionnant simultanément les ailerons et les gouvernes de profondeur. | Activez la fonction. | + à SWASH-RING + |
| | Ajuster le taux Ex : 90% | + mélanger + agir + |
| | proche | + évaluer + à 90% + |
| | | END END |

5.3.12 AIGUILLE DES GAZ (voir MENU ACRO 3.3.15)

5.3.13 MIX PROG (voir MENU ACRO 3.3.1)

5.3.14 ÉTAT

Revo., les courbes pour les ralentis sont souvent en forme de V pour fournir une entrée de gouvernail appropriée avec un pas négatif et une augmentation des gaz pendant le vol inversé. (Le gouvernail est nécessaire pour contrer la réaction chaque fois qu'il y a une augmentation du couple. En vol inversé, le manche des gaz en dessous de la moitié a augmenté les gaz et le pas négatif, augmentant ainsi le couple et faisant tourner l'hélicoptère à moins que le mélange de régime n'augmente également de manière appropriée.)

Des conditions de vol supplémentaires sont disponibles spécifiquement pour les hélicoptères. Ces conditions de vol supplémentaires contiennent différentes courbes de gaz, courbes de pas collectif, revo. mixage et trims (sauf IDLE-3) pour permettre à l'hélicoptère d'effectuer certaines manœuvres plus facilement. Enfin, les fonctions gyroscope et double débit peuvent être réglées pour fournir des débits distincts par condition sélectionnée, y compris un pour chaque ralenti.

Des ralentis supplémentaires peuvent être utilisés pour maximiser les caractéristiques de vol de l'hélicoptère dans certains types de vol (c. mode gyro au mode gyro normal. L'AT10II fournit 3 ralentis pour permettre au modélisateur 3 configurations supplémentaires en plus des conditions de vol normales. (Notez qu'IDL3 n'inclut pas les paramètres du gouverneur.)

| [CONDITION] | -sw- | -pos- |
|--------------|------|-------|
| IDLE-UP1:INH | SwE | CENT |
| 2:INH | SwE | DOWN |
| 3:INH | SwF | DOWN |
| THR-HOLD:INH | SwG | DOWN |

RÉGLAGE :

L'INTERRUPTEUR G (AT10II) ou E (AT10II) est programmé pour les courbes normales (NORM), ralenti 1 (IDLE-UP1) et ralenti 2 (IDLE-UP2), réglables dans CONDITION SELECT (IDLE- éléments UP1/2, IDLE-UP3).

(Interrupteur de type IDLE-UP1/2 à 3 positions uniquement, interrupteur de type IDL3 à 2 positions uniquement) • Activé avec la courbe des gaz pour cette condition dans THR-CURVE. • Les courbes

sont ajustées pour maintenir un régime constant même lorsque le pas collectif est négatif (inversé). Notez que le mélange REVO a une courbe pour les démarrages au ralenti 1 et 2 et une seconde courbe uniquement pour le démarrage au ralenti3. • Les réglages du gyroscope peuvent être réglés séparément pour chaque ralenti. • Les réglages du régulateur peuvent être configurés pour suivre Normal/Idle1/Idle2, mais n'offrent pas de réglage pour ajuster chacune des 5 conditions comme le gyroscope. • L'activation de l'OFFSET fait que les TRIM LEVERS ajustent le trim séparément dans chacune des conditions de ralenti.

Partie 6. FONCTIONS MULTIROTOR

Le menu MULTIROTOR est le plus différent entre AT10II et AT10. Le menu facilite le vol en multirotor. Le menu des fonctions de base est le même que pour ACRO, GLID et HELI, veuillez trouver les détails dans les chapitres précédents.

Commençons maintenant le réglage de base, prenons un quadricoptère par exemple :

| Objectifs | Pas | Contributions |
|--|---|---|
| Préparez votre MULTIROTOR. | Installez tous les servos commutés, les récepteurs, etc. selon les instructions de votre modèle. Allumez l'émetteur puis le récepteur ; ajustez toutes les liaisons de manière à ce que les surfaces soient presque centrées. Ajustez mécaniquement toutes les tringleries aussi près que possible des lancers de contrôle appropriés. Vérifiez le sens des servos. Notez maintenant ce que vous devrez changer pendant la programmation. | |
| Sélectionnez le TYPE DE MODÈLE approprié. (Ex : MULTIROTOR) | Ouvrez le menu BASIC et trouvez le TYPE DE MODÈLE. | Allumez l'émetteur,  pendant 1 s. à BASIC menu (Si ADVANCE, encore une fois)  au TYPE DE MODÈLE  |
| | Aller à TYPE |  à TAPER |
| | Choisissez le type de modèle approprié (Ex : MULTIROTOR). Confirmez le changement. |  à MULTIROTOR, pendant 1 sec. 'Es-tu sûr?' Affiche,  confirmer. |
| Nommez le modèle. Notez que vous n'avez pas besoin de | Dans le menu BASIC, ouvrez MODEL SEL. |  caractère à MODEL SEL. du nom du modèle (pas en surbrillance)   |

| | | |
|---|---|--|
| faire n'importe quoi pour "sauvegarder" ou stocker ces données. | Entrée MULTIROTOR Nom. proche | pour changer le 1 er caractère. . déménager à caractère suivant, répétez si nécessaire. à BASIC. |
| Pour un bon fonctionnement des commandes, inversez les servos au besoin. | Dans le menu BASIC, ouvrez REVERSE. | inverser , pour choisir REV. |
| | Choisissez le servo souhaité et inversez son sens de déplacement. (Ex : servo de gouvernail inversé) | à CH4RUDD , donc REV mis en évidence, 'Sont vous êtes sûr?' Affiche. Répétez au besoin. à BASIC. |
| Ajustez les déplacements au besoin pour correspondre aux lancers recommandés par le modèle (généralement répertoriés comme des taux élevés) | Dans le menu BASIC, choisissez END POINT. | au POINT FINAL, |
| | Ajustez les points d'extrémité du servo. (Ex: servo d'accélérateur) proche | vers CH1:AILE , VR(A), au choix pourcentage. VR(A) pour répéter les étapes ci-dessus. |
| | Retour pour choisir D/R EXP. | à D/R,EXP |
| Configurer des taux doubles/triples et exponentiels (D/P, EXP) (Notez qu'au milieu du côté gauche de l'écran se trouve le nom du canal et la position du commutateur que vous ajustez. Deux ou même TROIS taux peuvent être réglés par canal en choisissant simplement le commutateur souhaité et en programmant les pourcentages avec le commutateur en chacune de ses 2 ou 3 positions. | Choisissez le contrôle souhaité et définissez les premiers lancers de taux (Ex: élevé) et exponentiels. | à CH vers CH:2 (ELEV) L'écran SwA affiche ELEV (UP) À dr Elevator Stick pour régler le taux. Ascenseur Stick pour fixer le taux. Réglez normalement le même que vers le bas. à EXP Bâton d'ascenseur pour fixer le taux. Bâton d'ascenseur pour fixer le taux. |
| | définir les premiers lancers de taux (Ex: bas) et exponentiels. | vers D/R SwA vers le bas, répétez pour régler le taux bas. |
| | Facultatif : modifiez l'affectation du commutateur à double débit. | vers SW SwG SwG au centre positionner. Répétez les étapes ci-dessus pour régler le 3ème fréquence. |
| Réglez AUX-CH et le bouton. | Dans le menu BASIC, ouvrez ensuite la fonction AUX-CH. | vers AUX-CH, |
| | Choisissez CH5 pour régler ATTITUDE | à CH5, à ATTITUDE |
| | Affectez le commutateur pour contrôler l'attitude. Ex : SW3 est SWC, SW2 est SWB | à SW3, à SWC à SW2, à SWB |
| | Définissez le rythme dans chaque attitude. Ex : ATTI est de 50 %. | à ATTI , à 50% |
| | Changez CH6, utilisez VR (D) pour contrôler le changement d'autres canaux si nécessaire. | vers CH6 , à VR(D). Répétez si nécessaire. |
| | proche | |

6.1 MENU DE BASE MULTIROTOR

Le menu des fonctions de base est le même que pour ACRO, GLID et HELI, veuillez trouver les détails dans les chapitres précédents. Voici l'option spéciale :

6.1.1 TYPE DE MODÈLE

Différent de ACRO, GLID ET HELI, MODEL TYPE pour MULTIROTOR a une fonction supplémentaire TRIM, qui est contrôlée par le commutateur VR. Réglez TRIM OFF pour éviter qu'une mauvaise opération n'endommage le modèle.



| Objectifs | Pas | Contributions |
|---|--|---|
| Sélectionnez le TYPE DE MODÈLE approprié. (Ex : MULTIROTOR) | Ouvrez le menu BASIC, recherchez le TYPE DE MODÈLE. | Allumez l'émetteur, pendant 1 s. à BASIC menu (Si ADVANCE, encore une fois) au TYPE DE MODÈLE |
| | Aller à TYPE DE MODÈLE | à TAPER |
| | Choisissez le type de modèle approprié (Ex : MULTIROTOR). Confirmez le changement. | à MULTIROTOR, pendant 1 sec. 'Es-tu sûr?' Affiche, confirmer. |
| | Allumez la garniture. | vers AILE-TR vers ON. Répétez ci-dessus pour activer d'autres garnitures |
| | proche | |

6.1.2 Réglage du canal AUX

Le canal AUX pour MULTIROTOR est le canal 6 à 10, identique à ACRO, GLID et HELI, pour définir le canal auxiliaire. CH5 est spécial pour ATTITUDE, entrez CH5 et appuyez sur PUSH pour ATTITUDE. Sélectionnez l'interrupteur à 3 sections et à 2 sections pour obtenir 6 attitudes différentes. Par DIAL paramétrez 6 tarifs différents selon les attitudes.

6.2 MENU AVANCE POUR MULTIROTOR

6.2.1 ATTITUDES

Il existe 6 modes d'attitude différents pour MULTIROTOR : NORMAL, ATTI, GPS, HOVER, F/S et AUX. Chaque mode aura un taux différent pour obtenir un signal unique. Mode NORMAL pré-réglé 0 %, ATTI 50 %, GPS 100 %, HOVER 25 %, F/S 75 % et AUX 50 %. 0 % signifie un signal de sortie de 1 ms et 100 % signifie 2 ms. Vous pouvez totalement obtenir 6 modes différents en ajustant les tarifs associés.

| [ATTITUDE] | | |
|------------|---------|-------|
| SW3:SwC | SW2:NUL | |
| -rate- | -posi- | -swt- |
| NORMAL: 0% | (UP-UP) | (OFF) |
| ATTI.: 50% | (CT-UP) | (ON) |
| GPS:100% | (DN-UP) | (OFF) |
| HOVER: 25% | (UP-DN) | (OFF) |
| F/S: 75% | (CT-DN) | (OFF) |
| AUX: 50% | (DN-DN) | (OFF) |

| Objectifs | Pas | Entrées |
|----------------------------------|---|--|
| Réglez l'ATTITUDE du MULTIROTOR. | Dans le menu ADVANCE, trouvez la fonction ATTITUDE. | Appuyez sur l'émetteur,  pendant 1 s. à BASIC menu (Si ADVANCE, encore une fois)  Appuyez sur MODE pour ATTITUDE  |
| | Affectez le commutateur pour contrôler l'attitude. Ex : SW3 est SWC, SW2 est SWB |  à SW3,  à SWC   à SW2,  à SWB  |
| | Définissez le rythme dans chaque attitude. Ex : ATTI est de 60 %. |  pour évaluer-ATTI,  à 60%  |
| | proche |   |

6.2.2 COURBE DES GAZ (voir ACRO 3.3.14)

6.2.3 PROG. MIX (voir ACRO 3.3.1)

AT10II Utilisation des didacticiels

Liaison RadioLink AT10 + R10D

<https://www.youtube.com/watch?v=rhdB6KgVsMw>

Module de télémétrie RadioLink AT10 + PRM-01

<https://www.youtube.com/watch?v=uWSxWrYUwAg>

Mise à niveau du

micrologiciel AT10 <https://www.youtube.com/watch?v=SU-AclRNwWY&t=47s>

RadioLink AT10 et NAZA dans SBus [https://](https://www.youtube.com/watch?v=nxU8RnwjTs4&t=372s)

www.youtube.com/watch?v=nxU8RnwjTs4&t=372s

Étalonnage du planificateur de mission et configuration de Radiolink AT10 Modes de vol

<https://www.youtube.com/watch?v=3jtOA4m1csA&t=26s>

Cardan CNC 3 axes avec Storm32 contrôlé par AT10 [https://](https://www.youtube.com/watch?v=iPna6LhoBZ8&t=19s)

www.youtube.com/watch?v=iPna6LhoBZ8&t=19s

LIAISON RADIO AT10. CONFIGURATION POUR APM 2.6. APM 2.8

<https://www.youtube.com/watch?v=S7DdYlgSZ7E&t=12s>