

R/C 4# HELICOPTER

Manuel de l'Utilisateur



Caractéristiques

Diamètre du rotor principal : 470 mm
Diamètre du rotor d'anticouple : 110 mm
Longueur totale : 510 mm
Hauteur totale : 150 mm

Poids en ordre de vol : 350 gr (batteries incluses)
Motorisation : 370 SD
Batteries : NiMh, 8,4v, 650 mA

Fonctionnalités

- 1) Plateau cyclique à 90°
- 2) Moteur principal : 370 ; moteur anticouple : N30
- 3) Emetteur 4 voies avec indicateur de tension à LED
- 4) Récepteur « 3 en 1 »
- 5) Servos de 9gr
- 6) Gyroscope intégré

HELICOPTER

100% READY-TO-FLY R/C HELICOPTER

Table des Matières

Introduction	-----	2
Mise en Garde	-----	2
Attention	-----	3
Fonctionnalités de l'émetteur	-----	4
Description du récepteur	-----	5
Réglage du plateau Cyclique	-----	5
Réglage des pales principales	-----	5
Réglage des palettes de la barre de Bell – Hiller	-----	5
Les ordres de vol	-----	6

Introduction

Merci d'avoir acheté ce produit. Afin de faire voler votre hélicoptère dans les meilleures conditions, nous vous recommandons fortement de lire avec attention l'intégralité de ce manuel, et de vous y référer pour l'entretien et les réglages futurs (en cas de remplacement de certaines pièces).

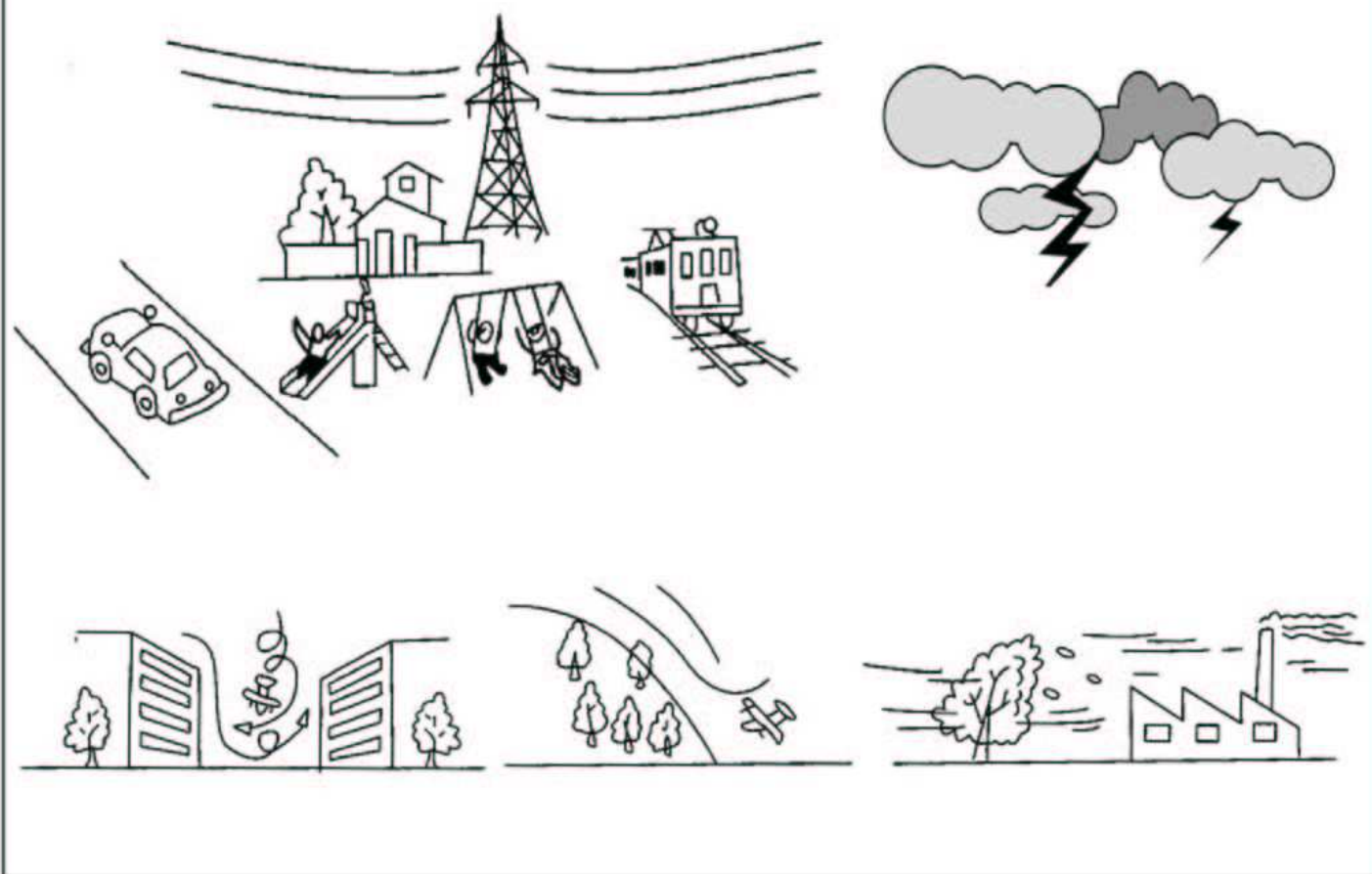
Mise en Garde

1. L'hélicoptère DragonFly 4 n'est pas un jouet. Ce modèle réduit est un ensemble technique complexe qui combine de l'électronique, de la mécanique et d'aérodynamique. Il nécessite d'être correctement et finement réglé pour éviter tout accident. Le fabricant et les revendeurs ne sont pas responsables des dommages pouvant résulter de l'utilisation de ce produit, les utilisateurs acceptent l'entière responsabilité des conséquences liés à l'utilisation de cet hélicoptère.
2. Le chargeur fourni avec votre hélicoptère est de type automatique. C'est-à-dire que la charge est contrôlée par le chargeur et que la charge s'arrête lorsque les batteries sont pleines (la deuxième LED passe au vert). Cependant, surveiller toujours les batteries en cours de charge : il ne faut pas surcharger les batteries, il existe en cas de surcharge un risque d'explosion. Arrêter impérativement la charge quand les batteries vous semble trop chaude (50°C). Utiliser toujours le chargeur fourni avec votre modèle. Ne jamais mettre les batteries en court circuit. Les batteries, une fois usées doivent être apportées dans un bac à recyclage pour batteries et piles usagées, ou renvoyées à la société LIBRALTITUDE, 100 rue des Rosiers, 92500 Reuil Malmaison qui prendra en charge le recyclage de tous les produits vendus par l'intermédiaire de son site internet www.e-modelisme.com.
3. L'hélicoptère ne doit pas être utilisé par des enfants de moins de 12 ans
4. Si un obstacle bloque les rotors pendant l'utilisation de votre modèle, coupez immédiatement le moteur (manche de pas/ moteur en bas à fond. ainsi que le trim de ce manche). En cas de blocage cela peut

Attention

1. L'hélicoptère se pilote avec une télécommande. Il est impératif de vérifier que les piles soient toujours en bonne état de charge lors de son utilisation (vue mettre à LED de couleur verte). Lorsque les piles sont trop faibles, il est possible de perdre le contrôle de l'appareil.
2. Eviter tout contact des parties électroniques avec l'eau ou n'importe quel liquide ou détergeant.
3. Bien contrôler le bon fonctionnement de votre ensemble avant toute nouvelle séquence de vol. Ne pas voler en cas de comportement étrange des éléments électroniques.
4. Ne jamais nettoyer votre modèle avec des solvants ou détergeant, cela endommagerait les plastiques. Ne pas lubrifier les organes mobiles, cela collerait les poussières et userait par abrasion des pièces. Seul du dégrissant de type WD-40 peut être utiliser sur les pièces mobiles pour améliorer les caractéristiques de glissement.
5. Toujours mettre en marche l'émetteur avant l'hélicoptère et couper l'émetteur après avoir débrancher la batterie du modèle.
6. Ne jamais couper l'antenne de réception. Bien dérouler l'antenne de réception avant de voler et déplier complètement l'antenne de l'émetteur.
7. Bien vérifier avant de mettre en marche l'émetteur que l'antenne est complètement déployée et lorsque vous volez que l'antenne pointe vers le ciel et non le sol.

Ne pas voler à proximité d'un de ces objets symbolisés ci-dessous



Fonctionnalités de l'émetteur

Identification des fonctions de l'émetteur, description pour le mode 1

- Manche de gauche : Anticouple.** De Gauche à droite, le manche de gauche vous permet de contrôler l'hélicoptère en rotation autour de son axe principale.
- Manche de gauche : Cyclique longitudinal.** Manche en avant l'hélicoptère s'incline en s'abaissant sur le nez puis avance, manche en arrière, l'hélicoptère s'incline en arrière puis recule.
- Manche de droite : Puissance ou moteur.** Manche en bas (au minimum) le rotor principal ne tourne pas. Manche de plus en plus vers le haut, la rotation du rotor accélère puis l'hélicoptère décolle.
- Manche de droite : cyclique latéral.** Manche à gauche, l'hélicoptère bascule sur la gauche puis « glisse à gauche », et inversement à droite.
- Indication de puissance :** Il y a 3 couleurs : ROUGE – JAUNE – VERT. Vous ne devez voler que quand l'afficheur est vert. Lorsque que l'afficheur passe au jaune, vous devez arrêter immédiatement de voler. En aucun cas vous ne pouvez voler avec l'afficheur rouge.
- Les trims :** Les petits curseurs situés à proximité des manches sont appelés trims. Ils permettent d'affiner la position des neutres des manches pour que l'hélicoptère vole le plus droit possible, manches aux neutres.
- Le trim de puissance :** Il doit être poussé pour que le moteur soit à la limite de démarrer, jamais à fond pour toujours pouvoir couper le moteur avec la course du manche de puissance (manche en bas).
- L'antenne :** c'est par là que passe la puissance d'émission du signal.
- Le quartz :** ce petit cristal détermine la fréquence du signal émis.
- La prise de charge :** permet de charger les piles de l'émetteur si elles sont rechargeables.
- Logement de batteries :** Insérer 8 piles de type R6 en prenant garde au sens de la polarité.

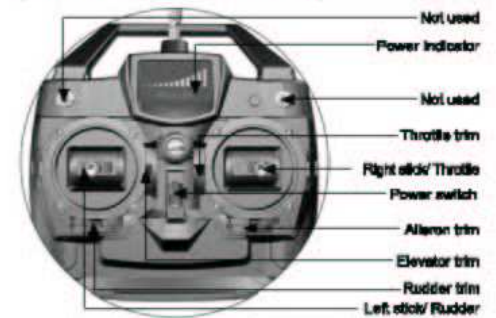
Les petits switches au dos de votre émetteur :

- Rotor d'anticouple : inverse le sens de l'ordre passé au moteur d'anticouple.
- « ailerons » : Inverse le sens de fonctionnement du servo de commande de cyclique latéral.
- « Profondeur » : inverse le sens de fonctionnement du servo de commande du cyclique longitudinal
- Puissance : Inverse l'effet de la position du manche sur le moteur principal.
- les autres switches ne sont pas utilisés.

Note : Bien s'assurer du bon sens de fonctionnement de tous les manches avant d'aller voler.

Note 2 : Le moteur principale ne s'amorce que si le manche de puissance est à sa position minimum, trim y compris.

(MODE I - EUROPE & AUSTRALIA)



(MODE II - NORTH AMERICA)

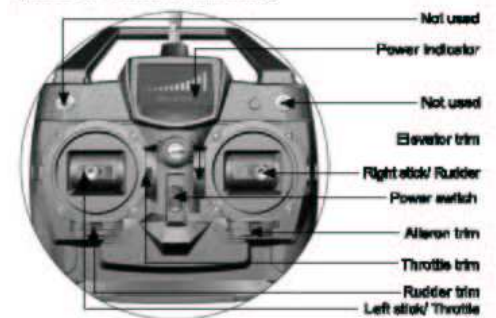


Fig. 1

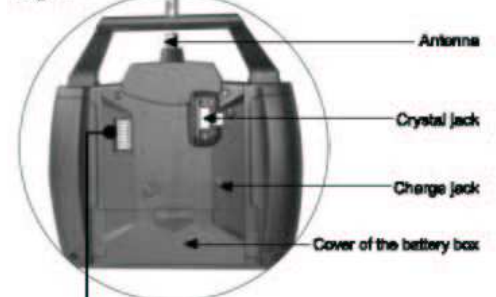
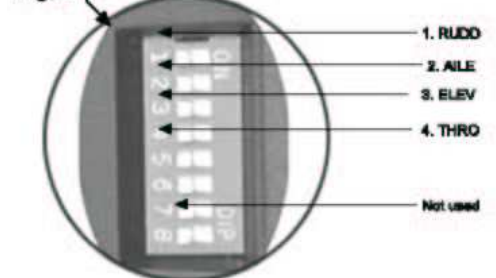


Fig. 2

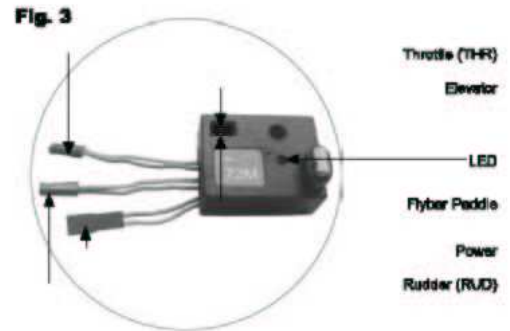


The Factory Default Settings:

CHANNEL	ON/OFF
1	ON
2	OFF
3	ON
4	ON
5-8	NOT USED

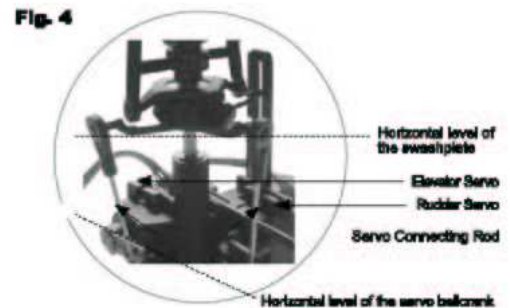
Description du récepteur

1. Canal n°1 : Profondeur. Voie utilisée pour le servo de cyclique longitudinal
2. Canal n°2 : Aileron. Voie utilisée pour le servo de cyclique latéral
3. Puissance : Connecter le moteur principal
4. Anticouple : Connecter le moteur d'anticouple
5. Alimentation : Connecter la batterie du modèle
6. LED : La LED clignote rapidement en cours de calibration, lentement quand la platine est prête.



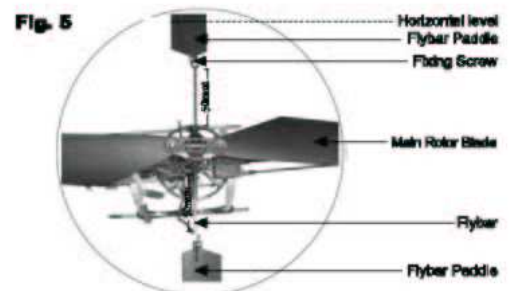
Réglage du plateau cyclique

1. Contrôle du plateau cyclique. Mettre tous les trim au neutre, laisser les manches au neutre, le plateau cyclique doit être parfaitement horizontal (perpendiculaire à l'axe principal). Vérifiez bien aussi que les palonniers des servos soient perpendiculaires aux servos (palonniers horizontaux).
2. Pour régler le plateau cyclique. Dévissez les vis des palonniers de servos et placez les palonniers horizontaux. Ensuite ajustez les chapes en vissant ou dévissant les tiges des commandes pour que le plateau soit absolument horizontal.



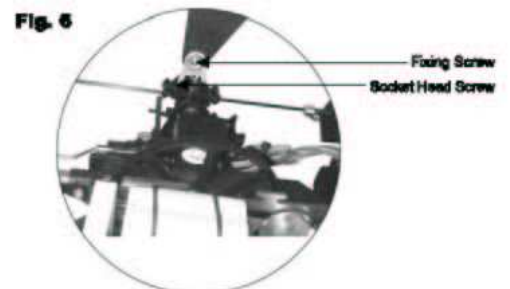
Réglage des pales principales

1. Vérification des pales principales. Les pales doivent être parfaitement alignées, l'angle que chaque pale forme avec la tige de barre de Bell-Hiller doit être le même des 2 cotés. Si l'hélicoptère vibre au démarrage et à un régime proche du décollage c'est que l'alignement n'est pas parfait, arrêter le moteur et parfaire l'alignement des pales.
2. Les vis qui tiennent les pales doivent être serrées de sorte que les pales ne puissent plus bouger qu'en exerçant un effort important dessus. Si les pales ne sont pas suffisamment bloquées, l'hélicoptère se mettra à osciller en cours de vol sans que vous puissiez contrôler ce mouvement.



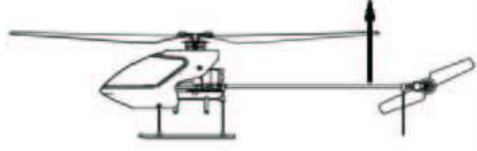
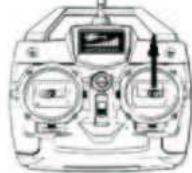
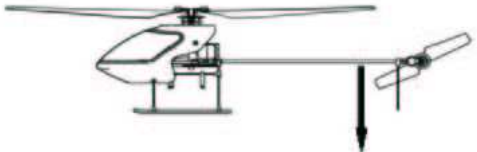

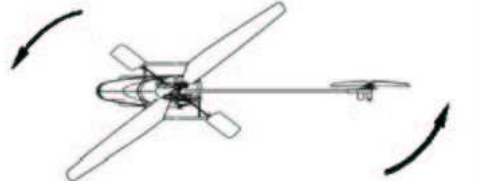

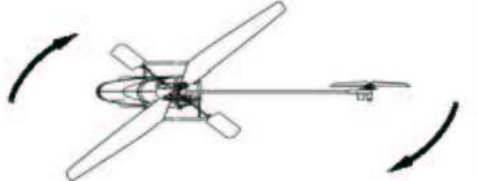

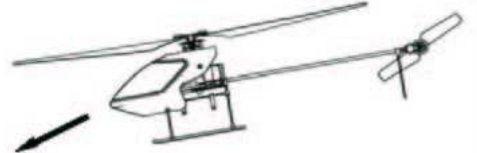

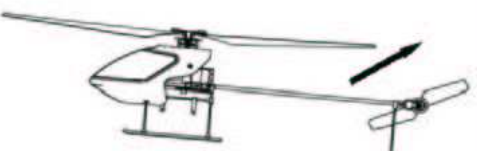





Réglage des palettes de barre de Bell - Hiller

1. Réglage de la barre de Bell - Hiller. La première vérification à effectuer est de s'assurer de la parfaite symétrie de la longueur de chaque côté. Pour s'assurer de cette parfaite symétrie, retirer les pales principales, débrancher le rotor de queue, et faire tourner le rotor. A tous les régimes, l'hélicoptère ne doit pas vibrer, sinon, refaire les réglages.
2. Les 2 palettes doivent être parfaitement à l'horizontale lorsque tous les manches sont au neutres, quelque soit la position du rotor (le faire tourner lentement). Pour parfaire le réglage, vérifiez bien l'étape du réglage du plateau cyclique et son horizontalité. Ensuite, dévisser les palettes et les placer de sorte qu'elles soient horizontales.



Les ordres de vol

Normal Mode

Monter			Manche des gaz vers le haut
Descendre			Manche des gaz réduit (vers le bas)
Tourner le nez à gauche			Manche de l'anticouple à gauche
Tourner le nez à droite			Manche de l'anticouple à droite
S'incliner et avancer			Manche de profondeur à pousser
S'incliner et reculer			Manche de profondeur à tirer
Glisser à gauche			Manche des ailerons à gauche
Glisser à droite			Manche des ailerons à droite



www.e-modelisme.com

HELICOPTER
The specifications of the R/C aircraft may be altered without notice.