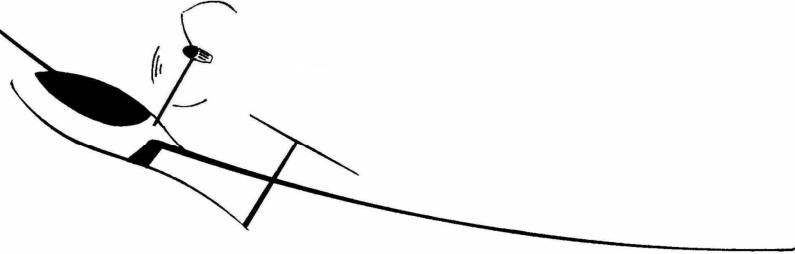




Florian **Schambeck**
Luftsporttechnik

Florian Schambeck
Stadelbachstr. 28
82380 Peißenberg
www.klapptriebwerk.de



Instructions d'emploi AFT 25



Instructions d'emploi AFT 25

Sommaire:

- I. Avertissements de danger et conseils de sécurité
- II. Conditions de garantie
- III. Liste de check
- IV. Instructions de montage
- V. Montage des trappes
- VI. Schéma électrique
- VII. Description de fonction
- VIII. Radio et commande de propulsion
- IX. Variateur
- X. Manutention

I. Avertissements de danger et conseils de sécurité:

Bienvenu à la nouvelle génération des pylons rétractables pour planeurs. La mise en route du AFT 25 peut être dangereux. Par un traitement non adéquat d'une propulsion pareille qui alimente l'hélice avec une puissance jusqu'à 2 KW peut causer des dégats assez importantes. Il s'agit d'une propulsion à grande puissance qui demande du Know-how, discipline, service et manutention régulière.

Défauts et inadvertances au cours de la construction ou à la mise en route d'un modèle avec propulsion peuvent causer des dégats peronnels ou matériels.

Attention!

Avant de mettre en route un modèle réduit avec cette propulsion il faut vous renseigner sur les prescriptions de la loi. De toute facon, il faut respecter les prescriptions concernant la radio, le poids et l'assurance des pays différentes..

Avertissement!

C'est votre responsabilité de protéger les autres contre des blessures. La distance minimale des zones d'habitation, pour rassurer la sécurité des personnes, animaux et bâtiments, est au minimum 1,5 km. Gardez la distance aux fils électriques. Ne volez pas avec votre modèle par une mauvaise météo avec une couche basse des nuages ou avec brouillard. Ne volez jamais directement contre le soleil. Vous risquez de perdre le contact visuel avec votre modèle. Pour éviter des collisions avec des avions réels, atterrissez immédiatement en cas d'approche d'un avion réel.

Personnes ou animaux doivent maintenir les distances de sécurité minimum suivantes :

En avant de l'hélice 5 m
Sur les cotées de l'hélice 10 m
En arrière de l'hélice 2 m

Avertissement!

La mise en route et le fonctionnement du modèle et/ou du pylone sous influence d'alcool, drogues, médicaments, etc. est strictement interdit. Le fonctionnement se fait seulement dans un bon état physique et mental avec concentration. Ce qui est valable pour le pilote et ainsi pour ses assistants.

Avertissement!

Le AFT est exclusivemt réservé pour le **décollage du sol des modèles réduit par propre force**. Toutes autre sortes avec propulsion active sont interdites par raison de sécurité.

Avertissement!

On voudrait faire remarquer encore une fois en exprès que naturellement aussi les pylones AFT et les variateurs sont reliés à des horaires de marche et des temps de refroidissement. En plus les variateurs doivent être utilisés avec un timing du moteur de 0° à 15°.

Pour ça il faut toujours mesurer l'ampérage.

Comme suggestion on détermine les valeurs suivantes:

Pour un essai au sol un temps de marche de 60 secondes ne doit pas être dépassé!

Au temps de marche en vol **120** secondes ne doivent pas être dépassées, en plus il faut au minimum un temps de **10** minutes pour le refroidissement du moteur et du variateur, parce que il n'y a souvent pas une bonne aération dans le fuselage. Par des températures supérieures de 27°C le temps de refroidissement doit être **prolongé**.

Le comportement de température du moteur s'affiche au détecteur de température à 4 points utilisé depuis septembre 08. Le quatrième point avec 71°C ne doit jamais se mettre au noir!



Dans ce cas le moteur a probablement surchauffé et doit être vérifié par Schambeck Luftsporttechnik.

Aux propulsions plus vieilles avec détecteur de température jaune-blanc un changement de couleur sombre indique un surchauffement, la aussi le moteur doit être vérifié.

Il est fort conseillé d'assurer une bonne aération dans le fuselage qui passe aussi autour du moteur!

En outre c'est après le propre jugement de l'utilisateur, avec des accus neufs, de vérifier que la tension indiquée de la propulsion n'est pas dépassée. C'est surtout important avec des accus neufs, parce que par chaque nouvelle génération il y a une amélioration et une augmentation de tension. Avec ces avertissements on veut premièrement communiquer que le AFT 19 n'est pas un article PLUG and PLAY et qu'il ne faut plus s'en occuper pour le reste.

En raison que Fa. Schambeck Luftsporttechnik **ne peut pas** contrôler le fonctionnement, c'est après le propre jugement de l'utilisateur de ne pas surcharger les propulsions et les variateurs..

Avertissement!

Cette propulsion a été conçue exclusivement pour vol des modèles réduits et ne peut pas être utilisée pour tout autre chose. Ne jamais utiliser pour des personnes, des marchandises ou tout autre chose, exclusivement pour vol des modèles réduits, car tout autre utilisation peut mener à des dégâts personnels et matériels.

Avertissement!

Remarque concernant l'hélice::

Cette hélice monopale n'est pas comparable avec une hélice bipale elle est extrêmement difficile concernant son balancement. Aucun changement (aussi marquages colorés) doit être fait.

Cette hélice monopale ne peut être utilisée qu'avec le AFT 19.

De temps en temps il faudrait nettoyer l'hélice avec un chiffon mouillé. En plus il faut respecter les conseils de sécurité générales concernant les hélices.

Avertissement!

Toute exception d'une manière quelconque de ce manuel d'emploi, l'utilisation des autres pièces ou matériels et changements de la construction peuvent endommager la fonctionnalité de la propulsion et doivent être évités en toute circonstance.

Avertissement!

La mise en marche de la propulsion doit seulement se procéder en respectant attentivement les instructions du manuel. En outre il faut suivre les indications concernant la position du point de centrage et de la manipulation des gouvernes du modèle utilisé. Les réglages prescrits sont à respecter. Avant le décollage d'un modèle il faut contrôler toutes les fonctions et toutes les gouvernes ainsi que la portée de la radio avec antenne insérée. Ce contrôle doit être refait avec propulsion en marche. Pendant ce temps il faut que le modèle soit bien fixé. En outre il faut faire attention aux instructions d'emploi de la radio.

Avertissement de danger!

- Attention démarrage automatique du moteur quand le pylone est sorti.
- Ne jamais mettre en route la propulsion à l'intérieur d'un emplacement
- Ne jamais mettre des chiffons ou des coussins dans le puits du pylone ou dans le fuseau cela peut causer des malfunctions des contacts de fin de course et peut faire démarrer la propulsion trop tôt, ça veut dire dans le fuselage !
- Pour tests et programmation de l'émetteur, variateur ou de la commande, il faut se servir d'un accu de propulsion déchargé, pour qu'en cas de défaut la propulsion ne peut pas atteindre la pleine puissance.

- Ne jamais tenir le modèle par l'avant ou de côté pour tests ou décollage c'est la zone dangereuse de la propulsion.
- Branchement de l'accu de propulsion seulement juste avant le démarrage et seulement avec pylone rentré complètement.
- Avant chaque décollage un test des gouvernes et du pylone doit être fait.

Exclusion de responsabilité et des dommages

L'observation du manuel de montage et mis en route en cohérence avec le modèle et la propulsion ainsi que l'installation, la marche, l'emploi et manutention des composants reliés avec le modèle ne peuvent pas être surveillés et contrôlés par Luftsporttechnik Schambeck. C'est pour cette raison que Luftsporttechnik Schambeck refuse toute responsabilité pour perte, dommages ou frais qui sont la suite d'une fausse manipulation ou comportement. Autant qu'il n'est pas en rigueur par la législative, l'entreprise Luftsporttechnik Schambeck constate que toute prestation de dédommagement, par n'importe quelle raison sera toujours exclus (incl. dommages corporels, mort, endommagements des bâtiments ainsi que les pertes par diminutions commerciales, interruption commerciale ou des autres dommages direct ou par la suite), qui sont le résultat de l'évolution du modèle et la propulsion.

La responsabilité totale est en toutes circonstances limitée aux prix que vous avez payé pour le modèle, respectivement pour la propulsion. .

La mise en route et l'évolution des modèles et des propulsions s'effectue seul et uniquement à la responsabilité de l'utilisateur.

Vous confirmez que Luftsporttechnik Schambeck ne peut pas surveiller et contrôler l'exécution des prescriptions de ce manuel d'instruction en ce qui concerne le montage, mise en route et l'évolution du modèle, de la propulsion et de la radio. Il n'y a pas de promesses, arrangements de contract, ni des garanties ou des autres accords envers des personnes ou entreprises concernant la fonctionnalité et la mise en route du modèle et de la propulsion de la part de Luftsporttechnik Schambeck.. Vous comme utilisateur devez, en achetant ce modèle respectivement la propulsion, vous fier à vos propres connaissances de cause et votre propre pouvoir de jugement.

II. Conditions de garantie

La garantie se consiste de la réparation gratuite respectivement le change des pièces qui montrent pendant le temps de garantie à partir de la date d'achat des défauts de matériel ou de fabrication. Prétentions ultérieures sont exclus. Frais de transport, d'emballage et de voyage sont à la charge de l'acheteur. Pour des dégats de transport on refuse toute responsabilité. A l'envoi chez Luftsporttechnik Schambeck respectivement au point de service du pays concernant il faut joindre une description précise du défaut et la facture avec la date de l'achat. La garantie sera annulé quand le défaut de la pièce ou du modèle sont la suite d'un accident d'un traitement non conforme ou d'une fausse utilisation.

III. Liste du check

Liste du check avant le décollage:

1. Vérifier si l'accu de réception est correctement chargé
2. Vérifier si l'accu de propulsion est correctement chargé
3. Test des gouvernes et de la propulsion sans accu de propulsion (Sortie, dégager l'hélice de la position zero, rentrée)
4. Tester la portée de la radio
5. Vérifier le frein moteur du variateur
6. chrono pour temps de fonction en marche sur l'émetteur?

Liste de check après l'atterissage:

1. Débrancher l'accu de propulsion!
2. Couper le système de réception

IV. Instruction de montage pour AFT 25

Définition de l'emplacement des trappes: (Le cadre en bois sert comme gabarit!)

Couvrir le dos du fuseau avec du scotch transparent.

1. Repérer le bord avant du puits de propulsion et marquez le avec un feutre mince résistant à l'eau. La mesure est ci-jointe ou vous pouvez l'avoir directement chez Florian Schambeck. **Attention:** le bord avant du puits n'est pas le même que celui du cadre en bois (voir croquis 1)
2. Marquez maintenant le bord avant du puits. La manière la plus facile est, comme on peut voir la photo, de poser une règle en acier en angle droit en rapport avec l'axe longitudinale du fuseau et le fixer avec du scotch, Marquez le milieu du puits.

Attention: ce n'est pas toujours le cas que la couture du fuseau soit exactement au milieu du fuseau. La largeur inférieure est de 75mm.



Vous pouvez centrer la largeur du puits avec avec un pied à coulisse, qui est réglé sur 70mm, ou tout simplement poser le cadre en bois sur le dos du fuseau comme on peut voir sur la photo. Les petites encoches en avant et en arrière du cadre indiquent le milieu. A la suite vous marquez la ligne du milieu du puits. Elle doit être exactement 215mm long. Après vous marquez le bord de l'arrière du puits de la même manière que vous l'avez déjà fait sous point 3 avec le bord de l'avant du puits.



3. Posez maintenant le cadre en bois centrique comme sur la photo. Les encoches latérales (voir croquis1) doivent correspondre avec avec le bord de l'avant du puits. Le cadre sert maintenant comme gabarit pour les bords latéraux. Vous pouvez,si neccesaire reprendre pour que le cadre s'adapte bien au fuseau. Assurez que les pièces latéraux sont bien droites, corrigez les éventuellement. Fixez le cadre avec du scotch. Marquez maintenant les bords latéraux avec le feutre. Enlevez le cadre et controllez les vos marquages des bords latéraux avec le pied de coulisse ou ou avec la règle en acier. La largeur inférieure doit être partout 75mm.

Découpe des trappes avec un cutter

1. Il existe la possibilité d'arrondir les coins de l'ouverture. Ca dépend de la méthode pour la découpe des trappes. Recommandable et simple pour la découpe des trappes est la méthode avec un cutter. Alternativement vous pouvez utiliser une scie oscillante à lame fine. Cela est décrit dans un autre paragraphe. On recommande la méthode avec le cutter parce que c'est la plus simple et la plus précise. Comme ça il est possible d'arrondir les coins. Pour tracer et comme guidage pour la découpe des rondeurs vous cherchez une rondelle assez grande avec un diamètre inférieur de 12 mm et tracez les rondeurs. Marquez aussi le début de la rondeur. Voir sur la photo. Les coins en rondeur sont seulement pour l'optique, vous pouvez aussi bien les faire anguleux.



2. La découpe des trappes fonctionne comme suit:
En premier marquez la position l'appen (gauche droite avant arrière).
Il est préférable de commencer avec la coupe du milieu.
Posez la règle en acier à la ligne du milieu et fixer le bien avec du scotch.

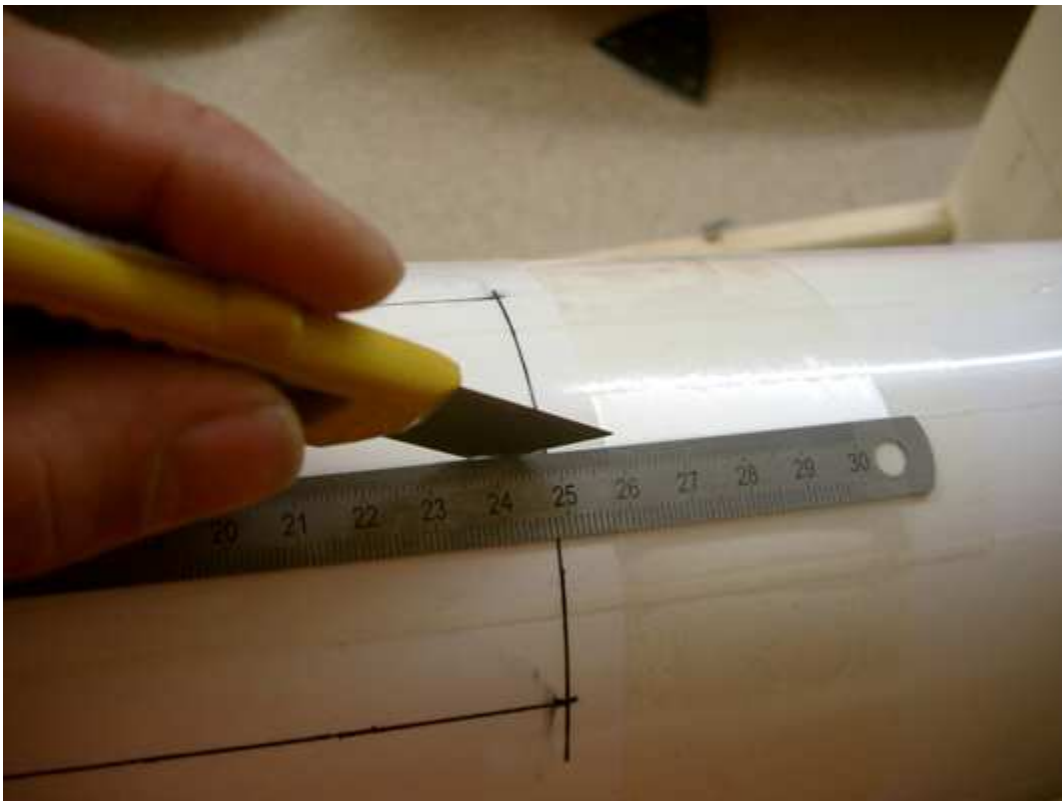
La règle sert comme guidage pour le cutter. Tournez le cutter, comme visible sur la photo, sur le dos et fendillez avec l'arête du cutter toujours de nouveau le long de la règle sur la ligne.

Attention: Le cotée coupant du cutter montre vers le haut, faites attention de ne pas vous blesser.

Ne forcez pas de trop en fendillant. Il est recommandé de ne pas fendiller tout le long d'un seul coup. Commencez toujours d'une coté et fendillez vers le milieu. Comme ca vous évitez de dépasser les bords. En suite vous découpez les cotés latérales jusqu'au début de la rondeur.

Attention: les cotés latérales sont ,à cause de la forme du fuseau, pas tout à fait droit. Vous devez fendiller les cotés latérales en séquences. Surtout n'essayez pas de fendiller main libre sans règle.

Après vous découpez les bords d'avant et d'arrière jusqu'au début des rondeurs. Ici la règle en acier peut très bien servir comme guidage.



3. Si vous vous êtes décidés d'arrondir les coins fixez la rondelle avec du scotch sur la rondeur et fendillez soigneusement. Le résultat doit se produire comme suit.



4. Enlevez maintenant les trappes du fuseau et poncez les bords soigneusement avec du papier abrasive fin. Ne poncez pas de trop pour garder une fente mince.

Découpe des trappes avec une scie

1. Marquer la position des trappes (droit, gauche, arrière, avant).
2. Avec une mèche (0,6 mm de diamètre) percez un trou à chaque angle pour utiliser une scie oscillante. (Attention: pour obtenir la bonne dimension des trappes coupez à l'extérieur des traits du cadre en bois).
3. Pour éviter que les trappes se mettent à vibrer lors de la découpe, les scotcher fur à mesure.

Angle d'installation

(Comme chaque fuseau possède d'un autre contour, il faut percer les trous des vis en arrière sur place.)

1. Sortir la propulsion, puis la débrancher..
2. Démontez le cadre en bois et le posez dans le fuseau. Attention! Sans le cadre le bras de la propulsion peut tomber facilement hors de la cage.
3. Le cadre en bois est légèrement bombé à la partie supérieure, il faut alors, si besoin, l'ajuster suivant le contour du fuseau.
4. Enfiler la propulsion par la fente et par le cadre en bois.
Encore mieux, si possible, ensemble par le devant..
5. Collez le cadre en bois (p.ex. scotch d'emballage) à l'intérieur – vers le haut par le dos du fuseau. C'est une méthode idéale pour fixer le cadre en bois pendant l'ajustage. Comme ça il est bien possible de rentrer et sortir le bras de la propulsion.
6. Maintenant il faut fixer la propulsion de nouveau avec les vis d'avant.
7. Maintenant placer la propulsion dans le puits et positionner à l'angle correct (voir croquis 3) et puis marquer le bord du haut de la cage de la propulsion avec un crayon pointu sur le cadre en bois. Comme ça l'angle est marqué et peut être facilement retrouvé après le démontage.



8. Maintenant on peut démonter la propulsion.
9. Maintenant remonter la propulsion par les vis avant et fixer à l'arrière suivant le marquage avec des petites pinces.
10. Maintenant percer par les trous en arrière du cadre en bois avec un foret de 4 mm, dans la cage.
11. Les deux trous, avec un diamètre de 4 mm, dans le cadre en bois doivent être agrandis par la suite sur 5 mm, pour assurer l'emplacement des écrous prisonniers.

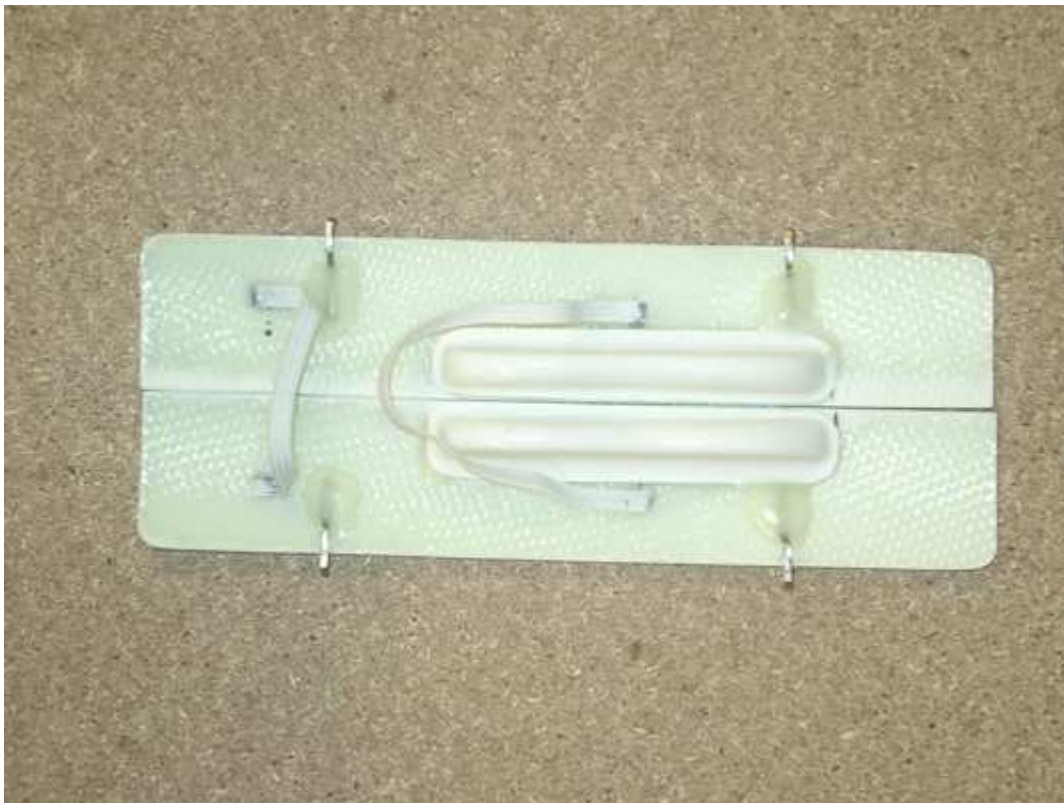
Montage du cadre

1. Rendre bien rigoureux le fuseau à l'endroit du collage du cadre en bois.
2. Pour le collage je recommande de mettre le fuseau sur le dos (dos de chaise ou bien suspendre).
3. Se rassurer que le bras sortie est bien en parallèle avec la dérive. Absolument vérifier le marquage (encoche) aux cotes latérales du cadre en bois (voir croquis 1). Elle doit être à fleur avec bord d'avant du puits !
4. Fixez en premier le cadre en bois seul avec du scotch dans le fuseau, comme vous l'avez déjà fait pour marquer l'angle d'installation. (**Attention:** Si vous avez acheté le set pour articulation des trappes (disponible en option) il faut maintenant fixer la gaine avec de la cyano dans la fente prévue. Bouchez la gaine à l'arrière pour éviter l'entrée de la résine au collage) Assurez que le scotch soit bien mis contre le fuseau pour éviter l'entrée de la résine en dessous du scotch. La propulsion doit être montée et fixée dans le cadre en bois et le bras sortie pendant le collage ne pas enlever le scotch, il garantit le jeu nécessaire. Si le cadre en bois est trop serré le bras de la propulsion va se coincer en sortant à la partie supérieure.
5. Il est possible de renforcer le puits en avant et en arrière avec du tissu de verre (pex.. 200g/m²) pendant le collage.
6. Mettre la résine fluide aux endroits de collage, placer encore une fois soigneusement le cadre en bois, puis se servir de la résine épaissie (floc de coton) pour le collage. Quand on est pas trop sûr on peut fixer le cadre en bois d'abord à l'avant et à l'arrière avec de la résine épaissie (appr. 5g) et faire un test le lendemain. Si la propulsion est bien placée le lendemain elle peut être collée (avec appr. 20g de la résine épaissie) (Attention: rentrer de nouveau rigoureux à ces endroits!).

V. Montage des trappes

Encharnièrement et articulation des trappes avec set pour articulation des trappes

1. En premier vous devez couper les gaines aux quatre encoches.
2. Ensuite enfiler les charnières avec la corde à piano. A la cage de la propulsions il faut élaborer attentivement des petites fentes pour rassurer le mouvement libre des charnières.
3. Démontez maintenant la propulsion.
4. Posez vos trappes dans la bonne position sur le puits et fixez les avec du scotch. Faites attention que la fente soit la même sur chaque coté.
5. Tournez maintenant le fuseau sur le dos et collez les charnières à l'intérieur aux trappes. Faites attention que les cotés long des charnières sont posés bien plat sur les trappes si besoin les tordre un peu. Je recommande de coller d'abord avec un peu de cyano, faire un contrôle de fonction des trappes. Si tout fonctionne bien vous pouvez démonter les trappes et coller les charnières finalement avec de la résine épaissie.
6. Maintenant découpez les pousse-trappes et collez les exactement suivant les mesures du croquis 5, faites attention que la grande rondeur montre vers le milieu.
7. Finalement vous collez encore les deux élastiques sur les trappes (voir croquis 5).



VI. Schéma de la connection électrique (voir croquis 4)

Crocquis + Blindage + Connection de la masse

Alimentation

- L'alimentation de la commande de la propulsion peut se faire par l'accu de réception.
- L'accu de réception doit être muni d'une capacité suffisante comme d'habitude pour les grands modèles, p.ex. 2x5 éléments avec doubleur d'accu ou 2s-LiPos avec régulateur de tension.
- La propulsion consomme pour un cycle sortir et rentrer appr. 5 mAh, le courant maximal peut atteindre 2,4 A.
- En position rentrée l'intensité du courant est seulement appr. 10 mA.
- L'accu de propulsion ne doit pas dépasser la tension maximale indiquée sur la plaque signalétique du AFT (voir plaque signalétique Volt).
- Une prolongation blindée du câble de propulsion jusqu'au variateur est offert (sur mesure).

VII. Description de fonction

1. Comme décrit sur le schéma de connection (voir croquis 4) branchez tout (sauf l'accu de propulsion).
2. Mettre en route le système de réception et mettre l'inter pour la propulsion sur l'émetteur sur la position Arrêt. A la mise en route du système de réception la diode rouge et la verte clignotent pour appr. 2sec., ensuite la propulsion est en état de fonction.
3. Pour sortir mettre l'inter pour la propulsion sur l'émetteur sur la position Marche (+100%), ensuite la propulsion doit sortir. Quand le bras de la propulsion atteint la position finale d'en haut, l'automatique de l'hélice déverrouille et le moteur sera prêt à tourner. Ce qui veut dire quand l'accu de propulsion est branché le moteur va se mettre à tourner !
4. Pendant les premiers deux secondes l'automatique de démarrage est active (voir aussi description commande de propulsion).

VIII. Radio et commande de propulsion

1. Montage de l'électronique

La meilleure façon est de monter l'électronique comme un récepteur. On fixe la commande de la propulsion avec de la mousse double face ou avec du velcro à une distance au moins de 10cm du récepteur dans le modèle.

2. Programmation de l'émetteur

Les valeurs d'impulses pour la sortie impulsions à l'émetteur (Graupner)

- - 100% pour „crochet de remorquage fermé“;
- 0% pour „Crochet de remorquage ouvert“ et „propulsion rentrer“;
- + 100% pour propulsion sortir“.

3. Programmation de la commande (seulement pour adaptations individuelles)

La commande de la propulsion mémorise toutes les valeurs programmées à la mémoire interne.

Les valeurs ne seront pas tout de suite mémorisées pendant la programmation, seulement quand une séquence de programmation a été parcouru. Si jamais vous auriez commis une faute, vous pouvez interrompre et commencer de nouveau avec la programmation.

La programmation se fait avec l'adaptateur de programmation. Il se branche à la prise noir en face du câble d'alimentation. Par un pin qui manque il ya une protection de fausse polarité. Ajustable sont crochet de remorquage, l'automatique de l'hélice (ne doit pas être changée) et l'automatique de démarrage. Les positions restantes comme trappes de la propulsions ,etc. ne sont pas besoin à l' AFT et peuvent être négligées.

Les valeurs d'impulses pour la sortie moteur à laquelle sera branché le variateur, sont fixés par usine. Elles correspondent à -100% de débattement sur un émetteur Graupner pour moteur arrêt et à +100% pour moteur marche (= Valeur d'impulses de 1100 µs à 1900 µs).

Ce qui veut dire: Il faut d'abord programmer le variateur sur une voie libre du récepteur avec ces valeurs par l'émetteur. En alternative on peut aussi se servir d' un Servotester (⇒ **UniTest 2** SM-Modellbau.
⇒ suivre les instructions du manuel de votre variateur!

Attention: Pour le cas que vous programmez le variateur avec une autre marque de radio p.ex. Multiplex, il est possible que ces valeurs ne correspondent pas avec les valeurs de la commande de la propulsion! Ensuite il peut arriver que le variateur n'atteint pas la pleine puissance ou ne sera pas initialisé. En raison de sécurité veuillez toujours régler le variateur sur des valeurs Graupner.

Si le variateur n'atteint pas 100 % à pleine puissance il sera détruit! Si le variateur n'atteint pas 100 % de frein l'automatique d'hélice sera détruit.

En raison de sécurité veuillez toujours régler le variateur à des valeurs Graupner.

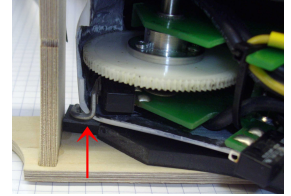
(voir aussi No. IX variateur)

En plus il faut avant chaque décollage se rassurer du fonctionnement correcte du frein moteur.

Si vous voulez ramener toutes les valeurs sur les valeurs d'origine à la commande de la propulsion, vous devez exécuter un reset (voir 5.).

4. Contrôle fin de course

Une attention particulière est à fixer sur le petit actionneur (crochet en corde à piano).



Pour la reconnaissance de la position sortie du pylone. Il faut absolument que le fin de course reste toujours actionné (même avec résistance de l'air). Si ce n'est pas le cas il ya un grand risque d'une malfonction grave de l'AFT. La bonne fonction du fin de course se controle comme suit:

Sortir le AFT (sans accu de propulsion), au dernier 1/3 de la course de sortie freiner le bras un peu avec la main afin de simuler le vent de face, mais toujours laisser sortir le AFT jusqu'à la fin de la course. Maintenant il faut que le fin de course soit actionné afin que l'automatique de l'hélice peut libérer l'hélice.

Après il faut remuer le bras dans toutes les directions, vérifiez attentivement que le fin de course reste toujours actionné.

Par une légère ajustation du support du fin de course ou par enfillement d'un tuyau fin sur actionneur (crochet en corde à piano) on peut manipuler la position Schaltungspunkt verändert werden.

N'essayez surtout pas de tordre le crochet en corde à piano, il est seulement collé dans la butée en carbon et va surement se défaire.

5. Mode de programmation

Pour le réglage des valeurs de servo il faut brancher l'adaptateur à la commande de la propulsion.

Brancher la commande à la voie prévue du récepteur. Dans la plupart des cas c'est la voie prévue pour le crochet de remorquage, parce que la commande gère aussi le fonctionnement du crochet de remorquage.

Activation du mode de programmation:

Pour l'activation du mode de programmation il faut pendant la mise en circuit de l'alimentation du récepteur (naturellement avec l'émetteur mis en route) pousser le bouton „Auswahl“ à l'adaptateur de programmation. La LED verte à la commande de la propulsion s'allume. Après lâcher le bouton, un double bip sonore long confirme l'activation.

○ ○ ⇒ **Mode de programmation**

Avec le bouton „Auswahl“ on peut maintenant choisir le servo voulu. Les servos sont numérotés en continu comme imprimé sur l'étiquette et le numéro du servo choisi est confirmé par le nombre des bips sonores. La LED verte aussi clignote correspondant au numéro du servo.

Le servo-bras (pas besoin de réglage, servo pivot) est directement activé après l'entrée en mode de programmation.

± Bras (ici pas réglable)

± ± Trappe droite (ici pas besoin)

± ± ± Trappe gauche (ici pas besoin)

± ± ± ± Moteur puissance de démarrage

± ± ± ± ± Crochet de remorquage

± ± ± ± ± ± Stop (rien ne doit être changé ici!)

Dans le cas normal il n'y a rien à régler par l'utilisateur, parce que toutes les valeurs sont déjà programmées correctement. Par contre les réglages pour le crochet de remorquage et la puissance du démarrage du moteur peuvent être modifiés.

Comme exemple en premier la puissance de démarrage du moteur:

- Pousser le bouton „Auswahl“ autant jusqu'à il ya un piep sonore quadruple.

± ± ± ± Puissance de démarrage du moteur

- La vous pouvez régler la puissance de la propulsion pour les premiers 2 secondes du démarrage avec les boutons plus et moins. Le réglage standard est de 80 %. Ce réglage peut être modifié en pas de 5 % (un piep sonore) entre 60 % et 100 %. En appuyant en même temps sur les boutons plus et moins le réglage sera remis à 80 %.

Vous aurez seulement besoin de ce réglage pendant les premiers essais avec votre modèle. Par contre vous pouvez naturellement déjà pendant le montage de la propulsion vous informer. Il est recommandé de brancher un servo à la place du variateur, comme ca on peut très bien observer le fonctionnement.

Réglez la puissance du démarrage de manière, que votre modèle commence just à rouler sans se mettre sur le nez. Après 2 secondes il ya un réglage automatique et lentement à pleine puissance.

Cette procédure se ne déroule qu'une fois, après la mise en route de la commande. Ca veut dire qu'après le décollage, à la prochaine montée (nouvelle mise en route) le moteur se met toute de suite à pleine puissance. Il sera seulement compté comme start, quand à la première fois, après la mise en route, pleine puissance a été obtenue. Vous pouvez alors pour un test avant le décollage mettre en route la commande pour un instant et interrompre toute de suite. Si vous interrompez la séquence avant que la pleine puissance est obtenue la prochaine fois il y aura de nouveau la procédure qui se déroulera.

Avec un nouveau appuy sur le bouton „Auswahl“ vous activez le réglage pour le servo crochet de remorquage:

⊕ ⊕ ⊕ ⊕ ⊕ Crochet de remorquage

- Avec (levier) inter en arrière (position 1) le crochet de remorquage doit être fermé .
⇒ régler la position du servo avec les boutons „Plus“ et „Moins“.
Conseil : D’abord contrôler le sens de rotation et si besoin renverser en poussant en même temps les boutons „Plus“ et „Moins“!
- Avec (levier) inter au milieu (position 2) et en avant (position 3) le crochet de remorquage doit être ouvert.
⇒ Régler la position correspondante du servo avec les boutons „Plus“ und „Moins“.

Après il faut absolument ,pour mémoriser les valeurs, continuer à pousser le bouton „Auswahl“ jusqu’au piep sonore simple (bras). C’est seulement après que toutes les réglages son mémorisés durable.

5. Remise des réglages (Reset)

Vous pouvez remettre toutes vos réglages sur les réglages d’origine en poussant le bouton „Auswahl“ à la mise en circuit de l’alimentation au minimum 10 secondes en continue. Cinq bib sonores longues confirment le reset.

○ ○ ○ ○ ○ ⇒ Reset, tout les valeurs ont été remises.

IX. Variateur

Nous proposons les variateurs types YGE 100/120 HV, parce que ils sont spécialement adaptés pour le AFT..

Respectez le mode d’emploi respectife.

Assurez une bonne aération du variateur.

Controlez en premier le sens de rotation de l’hélice,mais ne laissez surtout pas monter le moteur à pleine puissance ! Le sens de rotation peut être change par renversement de deux des trois cables du branchement du moteur.

Il est important,que par propulsion sortie le variateur atteint 100% et à l’arrêt de la propulsion il y a 100% de frein.Voir aussi description de la commande de propulsion. Utilisez toujours en programmant et essayant un accu de propulsion avec une tension plus faible.

Comme accu de test on peut utiliser p. ex. nn accu LiPo avec 4 à 5 éléments.

Branchement et réglage du variateur:

La valeur de la sortie moteur ne peut pas être réglée à la commande de la propulsion Elle est fixée du côté usine avec 1100 µs longueur d'impulses pour arrêt moteur (correspond à -100% à l'émetteur) et 1900 µs longueur d'impulses pour „motor marche“ (correspond à +100% à l'émetteur). Il faut alors programmer (resp. régler) le variateur sur ces valeurs.

Procédez comme suit (**s.v.p.seulement régler avec un émetteur Graupner ou Servotester correspondant „Uni Test“**).

Dans un mémoire modèle libre vérifiez les débattements de votre manche de gaz , ils devraient être entre. - 100% manche en arrière et +100% manche en avant (si non, corriger!).

Branchez le variateur sur la voie gaz du récepteur et réglez le sur ces débattements:

manchon en arrière est -100% = moteur arrêt, manche en avant est + 100 % = moteur marche.

Veuillez vous renseigner du fonctionnement exact dans le manuel de votre variateur.

Contrôlez les fonctions de la propulsion avec un accu (max. 4 à 5 éléments LiPo), faites attention sur le sens de rotation.

Avec le (levier) inter „en avant“ le moteur se met lentement à pleine puissance après la sortie du pylone. Quand vous rentrez le pylone avec position inter au milieu ou en arrière, le moteur ralentit d'abord lentement et se met à 100 % frein.

On reconnaît le frein moteur activé comme suit:

Après l'arrêt du moteur et l'arrêt de l'hélice il y a approximative 1 seconde, jusqu'à l'automatique rend l'hélice en position pour rentrer la propulsion. Si le frein moteur n'est pas activé on ne remarque pas un temps d'attente entre freinage et la mise à zero de l'hélice. Sans frein moteur l'hélice se met à tourner pendant le vol après l'arrêt du moteur,dans ce cas **l'automatique de mise à zero de l'hélice s'enclenche et sera détruit à la suite.**

Les 100 % du frein sont très important parce sans ca l'automatique de position zero de l'hélice sera détruite.

Ca doit être contrôlé après chaque mise en route de la radio!

X. Manutention

- Ne jamais graisser ou huiler les conduites du boîtier.
- Après une exploitation longue ou une fois par an il faut, si besoin, nettoyer les conduites et la pignoterie avec chiffon et pinceau.
- Le grand pignon blanc moteur d'entraînement ervo (en dessous du pylone) peut ,si le AFT sort avec beaucoup d'effort, être lubrifié avec du teflon- ou de l'huile de silicone.
- L'hélice devrait être régulièrement nettoyé avec un chiffon mouillé (voir aussi „avertissements concernant l'hélice “).
- Après les premiers 20 décollages la propulsion doit être soumis à un ajustement chez F. Schambeck Luftsporttechnik ou des partenaires autorisés. La longévité maximale d'un AFT est de 6 ans.
- Intervalles obligatoires de manutention:
 - Une fois par an
 - Après 50 décollages

Notices:

Luftsporttechnik Florian Schambeck Stadelbachstrasse 28 82380 Peißenberg
Schambeck@klapptriebwerk.de, Fax 00 49 (0) 8803 489664, Tel. 00 49 (0) 8803 4899064
www.klapptriebwerk.de

