

„And Now” parkrepülő építési leírása

Bevezetés



A modellt Michael Bohm tervezte. Eredeti neve „Und Nu”. A kis gépet egyszerű szerkezete, alacsony repülési sebessége és viszonylag alacsony ára teszi ideális kezdőmodellé. Ugyanakkor a tapasztaltabb modellezőknek is kellemes időtöltést biztosít mind az építés, mind pedig a repítés. A vízszintes szárnyaknak és a csűrőknek köszönhetően jó manőverező képesség és műrepülhetőség jellemzi a modellt.

Kezdő szempontból a modell alkalmas az aerodinamikai alapok megismerésére.

A modell építése gyors, az alkalmazott szerkezeti anyagok olcsók, így egy esetlegesen elrontott szárny pillanatok alatt és minimális költséggel pótolható. Az alacsony repülési sebességnek köszönhetően több idő jut a vezetési hibák korrigálására. A kis tömegű gép jól bírja a durva leszállásokat, és sok esetben a lezuhanásokat is. Ha a modell mégis sérül, sok esetben a helyszínen javítható pillanatragasztóval, illetve celluxszal.

Tapasztalt modellezők szempontjából az építés során kedvező, hogy kreatív, egyéni megoldásokkal lehet a modellt kedvünk szerint alakítani. Az alacsony repülési sebesség teljesen nyugodt, önfelelt „légfürdőzést” biztosít. Az alacsony költségeknek köszönhetően kiváló lehetőség nyílik szalagvadászatra, mivel az esetleges ütközések sem okoznak jelentős károkat. Ha mégis bekövetkezik egy komoly sérülés, a megmaradó nagy felület annyira fékezi a zuhanást, hogy az elektronika (különös tekintettel a vevőre) nagy valószínűséggel sértetlen marad.

Nem szabad elfelejteni, hogy az „And Now” egy „slowflyer” gép. Ezt a kis tömeggel és a nagy szárnyfelülettel éri el. Éppen ezért a modell külső mechanikai sérülésekre (szállítás) érzékeny. Az alacsony sebességből következően széles időben nem célszerű repíteni, mert nem csak a gép épségét kockáztatjuk, de erősebb szélben el is sodródhat.

Építési előkészületek

Az építést célszerű kisebb előkészületekkel kezdeni. Ezek közül az első a terv tanulmányozása.

A terven szereplő méretekkel a modell repülőképés lesz, de ezektől a méretektől tapasztaltabb modellezők el is térhetnek. Az építési leírás néhány helyen eltér az eredeti tervtől. Ennek oka, hogy egyes esetekben a terven szereplő megoldások nem tűntek elég biztonságosnak. Az építési leírás az általam megépített modell alapján készült.

Amikor már megfelelően átnéztük a tervet és minden részletét világosan értjük, készítünk egy anyagjegyzéket. Ezt azért célszerű elkészíteni, hogy az építés során gyakorlatilag minden alapanyag a rendelkezésünkre álljon.

A szárnyakat és vezérsíkokat vékony (3-4mm) hablemezből vágjuk ki éles szikével. Ezt a lemezt beszerezhetjük valamely barkács áruházban. Az általam épített modellhez vásárolt lemezek álmennyezethez készültek. A táblák mérete 500*500mm volt és egyik felületük fa mintás borítással volt ellátva. Tökéletesen megfelel a célra a parketta alátét céljára forgalmazott hablemez, ami szintén hasonló méreteekkel rendelkezik, de felülete mindkét oldalon fehér. Anyagszükséglet $0,5\text{m}^2$, ami két 500*500mm-es táblának felel meg. Ennek ellenére célszerű többet venni, hogy maradjon tartalék.

A törzset készíthetjük fenyőlécből, vagy széncsőből. Ez utóbbi drágább, de könnyebb és erősebb. Az általam épített modell esetében 5mm átmérőjű széncső alkotta a modell törzsét. Szükség lesz még vékony ($\varnothing 2\text{mm}$) szénrúdra is ami a szárnyak merevítésénél, illetve a szárny belépő és kilépő élénél lesz felhasználva. A széncsőből és a szénrúdból elegendő 1-1 méter.

Amennyiben kereket is szeretnénk építeni a modellünkre, szükség lesz $\varnothing 1-1,5\text{mm}$ -es acélhuzalra. Ebből készül a futószár és a farokcsúszó. Kereket célszerű modellezőboltban beszerezni. Ne felejtsük el, hogy gépünk tömege 200 gramm körüli lesz, így kizárólag vékony, kimondottan parkrepülőkhöz gyártott kereket vegyünk. A kormányfelületek mozgatásához használjunk $\varnothing 0,8\text{mm}$ -es acélhuzalt. Ezekből a huzalokból is elegendő 1-1m ($\varnothing 1,5$ és $\varnothing 0,8$).

Szükség lesz még minimális mennyiségű fenyőlécre és rétegelt lemezre. Ezek a motor felszereléséhez kellenek, de kiválthatók más, otthon fellelhető anyagokkal is.

A modell összeállításához pillanatragasztót célszerű használni, mivel a szükséges szilárdságot az is biztosítja, ugyanakkor sokkal gyorsabban lehet haladni, mint a kétkomponensű ragasztókkal. A Cyano-akrilát ragasztókkal vigyázni kell, mert ha gyengén is, de oldják a habot, másrészt gőzük erősen mérgező. Kevésbé oldja a habot a gél állagú ragasztó. Ez azonban drágább és több is fogy belőle, ezért valószínű, hogy a 2 tubus kevés lesz. A fém huzalok ragasztásának megkönnyítése érdekében használjunk vékony cérnát. Ezzel a cérnával először szorosan tekerve összekötözzük a fémszálat és a törzset, majd az egészet átítatjuk ragasztóval. Ebben az esetben a gél állagú ragasztó nem előnyös.

A modell hajtóműve egy kisméretű villanymotor, mely egy fogaskerekes hajtóművön keresztül hajtja a légsavart. Ezt célszerű egyben megvásárolni valamely modellboltban. A motor felszereléséhez kell még 2 db műanyag kábelkötöző. A motor szabályzásához kell egy kisméretű (5A-es bőven elég) szabályzó, mely egyben ellátja energiával a vevőt és a szervókat. A kormányfelületek mozgatásához mikro szervókat célszerű használni, melyek tömege 9-10gramm. Ebből 2, vagy 3 darabra van szükség. Én csak kettőt használtam (egy a csűrőkhöz, és egy másik a magassági kormányhoz), mivel az oldalkormány nem mozgatható. A harmadik szervó az oldalkormány mozgatásához kell, aminek kiépítése opcionális. A modell oldalkormány nélkül is kifogástalanul vezethető.

A modellirányító rádióval kapcsolatosan különösebb megkötés nincs. Amennyiben már rendelkezünk rádióval, akkor célszerű azt használni. Vevőből lehetőleg picit és könnyűt

szerezzünk be. Nincs szükség nagy érzékenységű vevőre, mivel a modellel nem fogunk nagyobb távolságra repülni.

Alkatrészlista

- 2 tábla 500*500mm hablemez (szárnyak, vezérsíkok, szárnytartó),
- 1m Ø 5mm szénecső vagy 5*5mm fenyőléc (törzs),
- 1m Ø 2mm szénrúd (szárnymerevítés),
- 1m Ø 1,5mm acélhuzal (futószár és farokcsúszó),
- 1m Ø 0,8mm acélhuzal (tolórudak a csűrőkhöz és a magassági kormányhoz, esetleg az oldalkormányhoz),
- villanymotor áttétellel, légsavarral,
- elektromos szabályzó (5A),
- 2 db mikro szervó (mozgatható oldalkormány esetén +1 szervó),
- 2 tubus pillanatragasztó (Cyano-akrilát ragasztó),
- 1 tekercs széles (legalább 19mm) cellux (a kormányfelületek rögzítéséhez),
- varrócérna (fémhuzalok ragasztásának elősegítéséhez),
- kétoldalas ragasztószalag (tépőzárak, szervók felerősítéséhez),
- tépőzár (az akkumulátor, vevő és szárny rögzítéséhez),
- Kevés rétegelt lemez és fenyőléc (motortartó elkészítéséhez),
- 2 db műanyag kábelkötöző (a motor rögzítéséhez),
- modellező gumi (a szárny rögzítéséhez),
- 2 db könnyű kerék,
- akkumulátor (8 darab AAA jelű, 750 mA/h, NiMh sorba kötve).

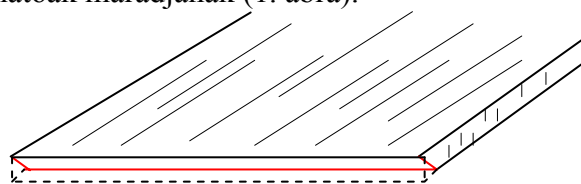
Építés

Amikor minden szükséges építőanyagot és szerszámot előkészítettünk, elkezdhetjük a modell gyakorlati megépítését. A teljes munka gyakorlattól függően 1-2 nap, napi 3-5 órával számolva.

Először a szárnyakat és vezérsíkokat vágjuk ki. A kivágást éles szikével végezzük úgy, hogy a vágandó él mellé egy fém vonalzót illesztünk, és azzal vezetjük a lapra merőlegesen tartott szikét. Ha a szike éles, elegendő egy húzás. A hablap alá célszerű valami sima falapot helyezni. Ezen a szike éle nem csorbul ki. A kivágott alkatrészeket óvatosan, finom csiszolópapírral megcsiszoljuk.

A szárnyak és a vezérsíkok „sarkain” a letörések nem kritikusak. Ha nagyon precízek akarunk lenni, akkor a rajz nagyítása után kimérjük a levágandó háromszögek méretét, és ezek alapján készítjük el a szárnyakat.

A vezérsíkokat és a szárnyakat az illeszkedő élknél 45° -ban lecsiszoljuk, hogy az összeragasztás után mozgathatóak maradjanak (1. ábra).

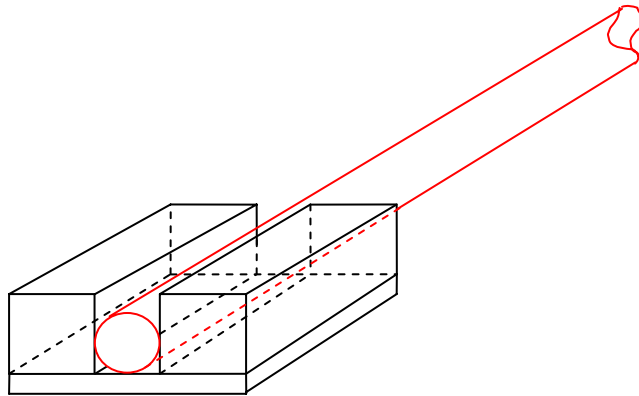


1. ábra, a kormányfelületek illeszkedő éleinek kialakítása

Kivágjuk az apró hab alkatrészeket (szárnytő-bordák, szárnytartó alkatrészek, stb.). A szárnytő-borda alakja nem kritikus. Célszerű a legvastagabb (kb. 12mm) résznek a borda húr hosszának első harmadára esnie.

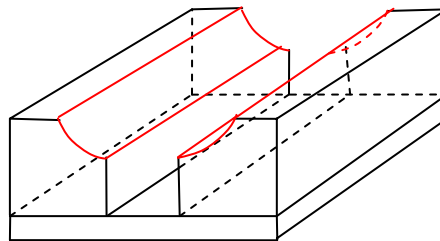
Levágjuk a törzs hosszának megfelelő széncsövet (a rajzon 5*5*450mm fenyőléc szerepel!), vagy fenyőléct, illetve a szárnymerevítő szénpálcát.

Kivágjuk a motortartó alkatrészeit rétegelt lemezből, illetve fenyőlécből. A rétegelt lemezre felragasztjuk a két fenyőléct úgy, hogy közepén éppen elérjen a törzs (2. ábra).



2. ábra, a motortartó összeillesztése

Ezt követően félgömbölyű reszelővel elkészítjük a motor felfekvő felületét a motortartón (3. ábra). A bereszelés mélysége akkor jó, ha a motor és a rétegelt lemez közt épp befér a törzs. Az elkészült motortartót összeragasztjuk a törzsszel.

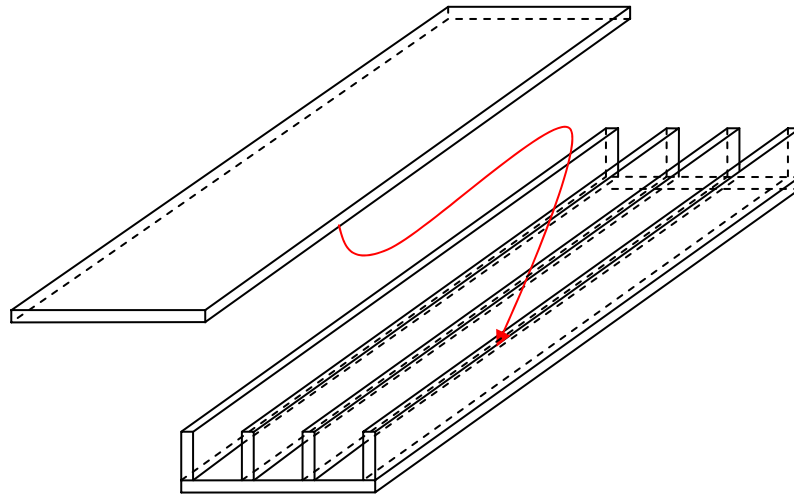


3. ábra, a motor felfekvő felületének kialakítása



A szárnytartó elkészítéséhez előkészítjük az előzőleg hablemezből kivágott 4 db távtartó csíkot (200mm*5mm), valamint a 2 db szerelőlapot (200mm*25mm). Az összeragasztásnál

arra kell ügyelni, hogy a középső két távtartó távolsága pontosan megfeleljen a törzs méretének (4. ábra).



4. ábra, a szárnytartó kialakítása

A törzsön a motortartó irányából lemérünk 60mm-t és filctollal megjelöljük. Az összeragasztott szárnytartó középső csatornájába betoljuk a törzs szabad végét mindaddig, míg a szárnytartó el nem éri a jelölést. Ebben a pozícióban úgy forgatjuk a szárnytartót, hogy annak szélesebb síkja (25mm) éppen párhuzamos legyen a motortartó rétegelt lemezének síkjával. Ebben a pozícióban rögzítjük úgy, hogy a szárnytartó mindkét végén a törzs mentén kevés pillanatragasztót folytatunk a csatornába.

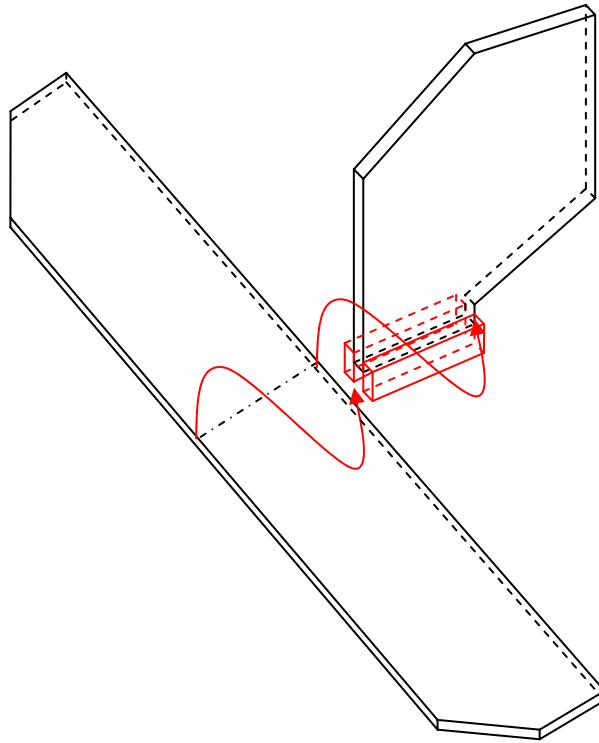
Vágjunk le a Ø5mm-es szécncsöből két darab 30-30mm darabot. Ezeket ragasztóval rögzítjük fel a szárnytartó elejére és végére úgy, hogy a törzsre merőlegesen álljanak és a törzs alatt keresztezzék azt. Ezek a stiftek lesznek a szárnyakat tartók gumik akasztói.

A magassági szervó tartóját balsa vagy valamilyen hab kockából készíthetjük el. A kocka mérete a szervó méretétől függ, kb. 20mm*20mm*15mm. A kisebb felület közepén egy Ø 5mm-es furatot készítünk és ezen furaton keresztül felfűzzük a törzsre. Egyenlőre ne ragasszuk össze a törzssel, hogy később még igazítani lehessen a pozícióján.

A farok rész elkészítéséhez előkészítjük a függőleges és vízszintes csillapítókat, a magassági kormányfelületet és 2 db habcsíkot, amely a függőleges csillapító támasztékaként szolgál (65mm*10mm). Kimérjük, és filctollal megjelöljük a vízszintes vezérsík közepét. Felragasztjuk mindkét támasztékot a függőleges vezérsík törzshöz illeszkedő részére mindkét oldalról úgy, hogy 5mm átfedés legyen a függőleges csillapító és a támasztócsík között. Az így összeragasztott függőleges vezérsíkot hozzápróbáljuk a vízszintes vezérsíkhöz és ellenőrizzük, hogy a kialakult csatornába nem kotyog-e a törzs. Amennyiben igen, csiszoljuk le a támasztócsíkok alsó éléből egy keveset és ellenőrizzük újra a törzs illeszkedését. Mikor az már megfelelően szoros, a függőleges vezérsíkot felragasztjuk a vízszintes vezérsíkra,

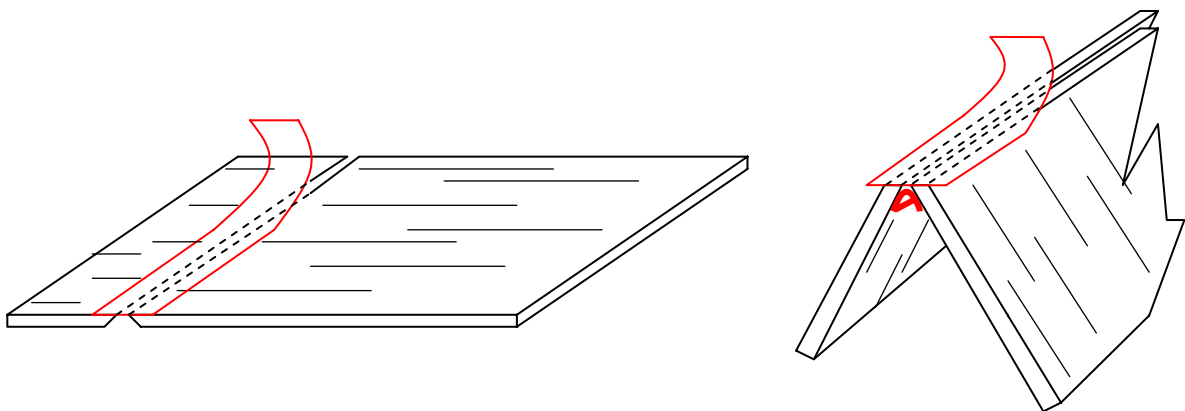


ügyelve arra, hogy arra pont merőleges legyen és annak a már előzőleg meghatározott közepére kerüljön (5. ábra). A két csillapító összeragasztásával létrejövő csatorna akkor kell, legyen, hogy a törzs épp illeszkedjen bele.



5. ábra, a vízszintes és függőleges csillapítók összeillesztése

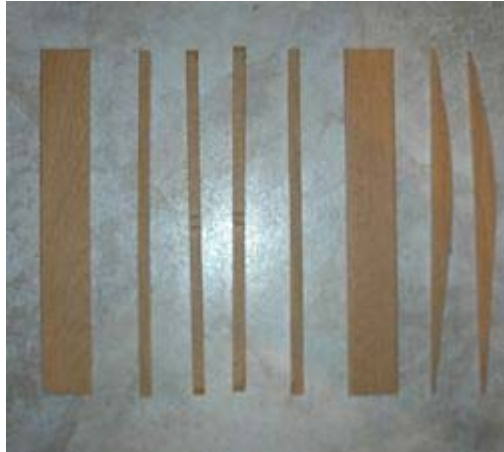
Az összeragasztott farok részt el kell látni magassági kormányfelülettel. Ennek a felületnek szabadon kell mozognia ezért zsanérozni kell. Ehhez szükség lesz celluxra, ami biztosítani fogja a flexibilis kötést. A ragasztást két lépésben, az ábrán szemléltetett módon kell elvégezni (6. ábra). Figyelem! Nem szabad, hogy a két találkozó él teljesen összeérjen, mert akkor nem fog lefele hajlani a kormányfelület.



6. ábra, kormányfelületek felragasztása ragasztószalag segítségével

A magassági kormánnyal ellátott farok rész függőleges és vízszintes felületek találkozásánál kialakult csatornájába illesztjük a törzs szabad végét. Gondosan párhuzamosra forgatjuk a vízszintes vezérsíkot a szárnytartó síkjával, ami már előzőleg egy síkban van a motortartóval. Ebben a pozícióban rögzítjük a farok részt a törzshöz a szárnytartónál alkalmazott módon.

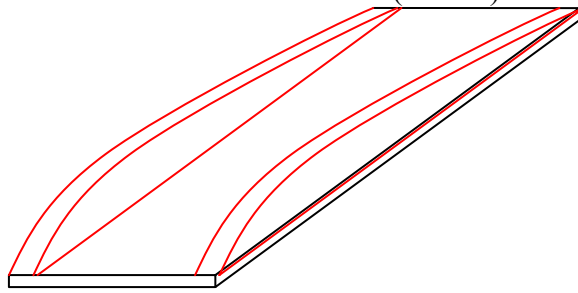
Bár a törzs még nincs teljesen kész, most félretesszük és nekilátunk a szárny összeállításának. Az eredeti terven a szárny egyetlen darabból készült, de ekkora méretű táblának a beszerzése valamivel körülményesebb. Az általunk könnyen beszerezhető álmennyezet vagy parketta alátét 500mm*500mm-es, ezért a szárnyat kétféleből állítjuk össze. Az összeragasztást egy síklapon végezzük, de ügyeljünk arra, hogy ahhoz ne ragadjon hozzá a hab. Az összeragasztott szárnyat megfordítjuk és az alsó felére, a belépő éltől mérve 60mm-re, azzal párhuzamosan felragasztjuk a vékony szénpálcát. A ragasztást „pöttyözve” végezzük, mert a



pillanatragasztó kissé oldja a habot, és ha túl sok kerül a pálcá és a hab közé, akkor kilukadhat a szárny.

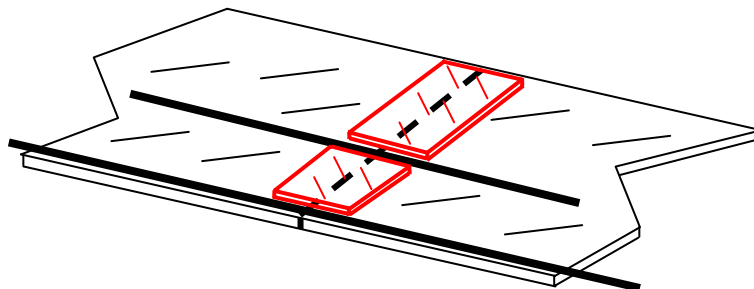
Noha az eredeti terven nem szerepel, a szárny további erősítése céljából felragaszthatunk még egy vékony szénpálcát a belépő élre, annak teljes hosszában.

El kell készíteni a szárny íveltségét megadó alkatrészt, amihez kell a 2 db. szárny-tőborda, és egy 40mm*200mm-es lap, amiket szintén habból vágunk ki. A két bordát az egyenes élüknél fogva felragasztjuk a lap két szélére, arra merőlegesen (7. ábra).



7. ábra, a szárny-tőbordáinak összeillesztése

Lemérjük a két borda közti távolságot és egy ekkora szélességű és 200mm hosszúságú hablemezt vágunk ki. Ezt a lemezt ketté kell vágni úgy, hogy a rövidebb darabja elférjen a belépő él (első szénmerevítő) és a merevítő szénpálca között (kb. 60mm), a hosszabb darab pedig a merevítő szénpálca és a kilépő él között (kb. 140mm). A két habdarabot pillanatragasztóval a szárny középvonalára szimmetrikusan rögzítjük (8. ábra).



8. ábra, a két felszárny, a merevítő pálcák és az erősítő lap összeillesztése

Össze kell ragasztani a szárny-tőbordák ívelt élet a szárnyal. Ezt a műveletet célszerű két lépésben elvégezni.

Először a belépőélet ragasszuk fel a tőbordákra. A szárnyra felragasztott merevítő lap éppen a két borda közé illeszkedik.

Amikor a ragasztó megszáradt, akkor folytathatjuk a ragasztást egész a kilépő élig. A két borda közti szakaszon a kilépő és a belépő élre egyaránt ragasszunk egy-egy Ø2mm-es szénpálcát. Ennek feladata, hogy a szárnyat rögzítő gumik ne vágódjanak bele a puha habba.

A szárnyra fel kell ragasztani a csűrő felületeket. Ezt a műveletet a farok rész összeállításánál megismert módon kell elvégezni.

A csűrőket el kell látni egy-egy kis „füllel”, ahova majd a tolórudak fognak csatlakozni. Ezeket nevezzük kormányemelőknak. A füleket felülre, a zsanérozáshoz lehető legközelebb kell felragasztani. Nem szabad a celluxra ragasztani! Azon a helyen távolítsuk el a ragasztószalagot, hogy a fül közvetlenül a csűrő anyagához ragadhasson. A kormányemelőket elkészíthetjük egy kisebb kettévágott szervókarikából, vagy vékony üvegszövet lemezből (pl. nyomtatott áramköri lemezből).

Az egyik mikro szervót a szárnyba kell beépíteni. Ennek helye a szárny közepe. Célszerű a szárny húrjának második harmada körül elhelyezni, mert ott még elég vastag a borda és nem lesz túl hosszú a tolórúd sem. A beépítéshez szikével a szárny felső részén vágjunk ki épp akkora téglalapot, amekkora az állított szervó alapja. A kivágott téglalagnál, az egyik szárny-tőbordán fúrjunk egy kis lukat, amin a szervó kábelt kibújtatjuk. Illesszük a szervót a helyére és húzzuk ki a szervó kábelt, amennyire lehet. A szervót oldalról egy-egy ragasztószalag darabbal rögzítsük.

Készítsük el a két tolórudat vékony acélhuzalból. A kisebb tömeg érdekében ne használjunk toldó elemeket. Törekedjünk arra, hogy a szervó középállásában mindkét csűrő semleges pozícióban legyen. Amennyiben ez nem sikerülne, hajlítsunk újabb (hosszabb vagy rövidebb) tolórudakat.

Vigyázat! A rosszul beállított szervó bekapcsoláskor befordul a helyére, és könnyen letörheti a csűrőn elhelyezett füleket. Először kapcsoljuk be a rádiót, állítsuk a csűrő karját középhelyzetbe, azután kapcsoljuk be a vevőt úgy, hogy a szervóra még ne legyen bekötve a csűrőbe! Az alaphelyzetbe fordult szervóra helyezzük fel a szervó karikát! Ebben az állapotban kell a két csűrőnek egyformán alaphelyzetben lennie.

Fel kell még ragasztani egy tépőzár csíkot a szárny aljára, ami nem engedi majd elcsúszni a szárnyat.

Fordítsuk meg a szárnyat úgy, hogy az ívelő bordák és az azokra ragasztott hablémez nézzen felénk. Erre a lemezre középen, teljes hosszban kétoldalas ragasztószalaggal rögzítsük a tépőzár egyik felét.

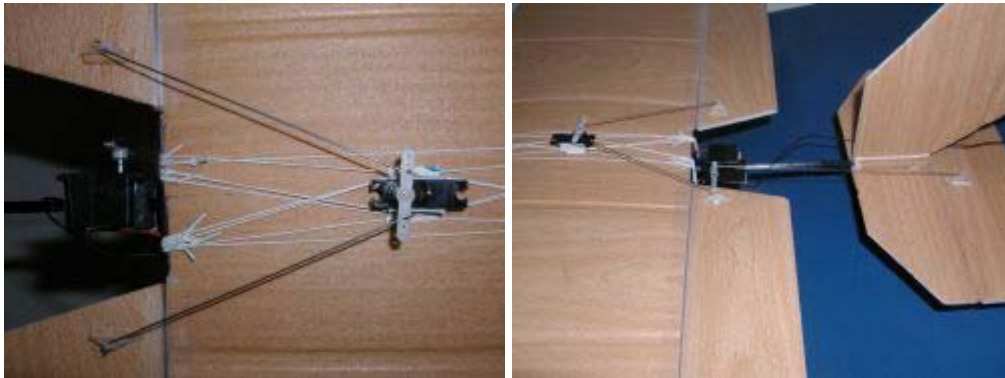
Ugyanennek a tépőzárnak a másik felét hasonló módon rögzítsük a törzsre felragasztott szárnytartó felső felére.



Az így elkészült szárny szerelése befejeződött!

A törzsre szerelt farok rész magassági kormányát a csűrőkhöz hasonlóan lássuk el egy füllel, ahova a magassági szervó tolórúdja fog csatlakozni.

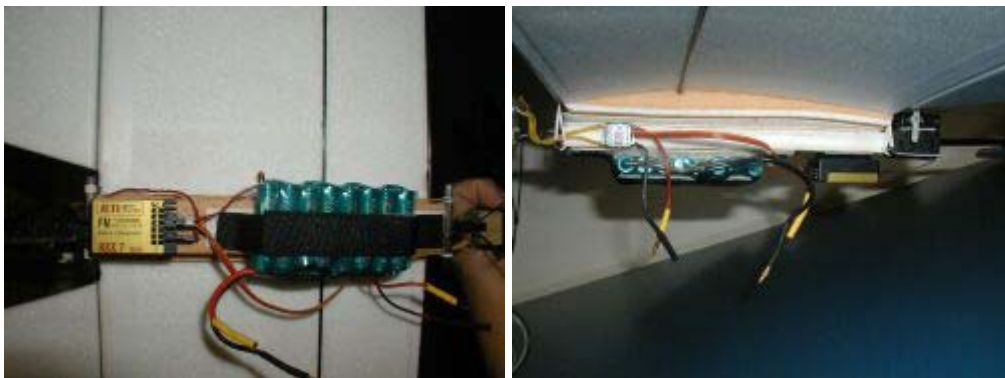
A farok rész és a szárnytartó közé helyezett magassági szervó tartója (ez még nincs rögzítve, ezért szabadon csúsztható és forgatható a törzsön) egyik felületére ragasszuk fel a magassági szervót, kétoldalas ragasztószalaggal. Készítsünk egy tolórudat a csűrőnél megismert módon. Itt, ha a méret nem pontos, a szervó tartó kocka kismértékű tologatásával be tudjuk állítani, hogy a magassági kormány semleges pozícióba kerüljön. Ezt követően ragasztóval rögzítjük a tartó helyét a törzsön.



A szárnytartó alsó felére a felsőhöz hasonlóan ragasztunk egy tépőzár csíkot, melynek a másik felét (párját) kettévágjuk. A kisebb darabot a vevő hátlapjára ragasztjuk és a szárnytartó végéhez tépőzárjuk. A nagyobb darabot az akkumulátor csomagra ragasztjuk, amit a vevőhöz hasonlóan, de a szárnytartó első részéhez tépőzárjuk. Figyelem! Az akkumulátor végleges helyét a repülés előtt, a súlypont beállítása során kell meghatározni!

A motor rögzítését két, elektromos kötöző segítségével végezzük. Az elektromos bekötésnél kövessük a motorhoz adott utasítást. Semmiképp se felejtjük el a zavarűző kondenzátorokat, különben hamar géptörés lehet.

A feszültségszabályzót polaritás helyesen forrasszuk a motor kapcsaihoz. Célszerű az akkumulátor csatlakozást úgy megoldani, hogy véletlenül se lehessen helytelen polaritással összekötni a szabályzóval.



Már csak a futóművek felszerelése maradt hátra. Ez nem feltétlenül szükséges, de ha mégis úgy gondoljuk, hogy lesz, akkor Ø1,5mm-es acélhuzalból hajlíthatunk futószárat és farokcsúszót. Ezek felragasztásához használjunk cernát. Illesszük a fém huzalt a helyére, majd

varrócérnával erősen és főleg sűrűn tekercselve kötözzük meg. Akkor jó a kötés, ha már magában is jól tart. Ezután átítatjuk pillanatragasztóval. A ragasztó száradása után terhelhető a kötés.

Jöhet a berepülés!

Szereljük fel a szárnyat a törzsre. A tépőzár csak pozícionál és a csúszkálást gátolja! A szárnyat modellezőgumival rögzítsük. Ne használjunk egyetlen hosszú gumit, mert ha az elszakad, lebomlik és nem tartja semmi sem a szárnyat. Készítsünk több, rövid gumit és azokkal rögzítsük a szárnyat.

Illesszük helyére a töltött akkumulátort úgy, hogy a súlypont a belépő éltől 6cm-re legyen. Célszerű az akkumulátort a tépőzár mellett vagy gumival is rögzíteni, vagy még egy tépőzárral, ami az akkut alulról is fogja.

Kapcsoljuk be az adót. Ez nagyon fontos, mert az adó nélkül bekapcsolt repülő szervói és motorja össze-vissza mozoghat, ami a gép sérülését okozhatja! A gázkart állítsuk minimumállásba, nehogy a modell bekapcsolásakor elinduljon a motor!

Kapcsoljuk be a vevőt és ellenőrizzük, hogy a csűrők és a magassági kormány helyesen mozognak-e és elengedett karokkal semleges pozícióba állnak-e be. Ha nem, trimmeljük ki!

Próbáljuk ki a motort! Adjunk először kis „gázt” és ha minden rendben nézzük meg teljes fordulaton. Ha ez is rendben van, készülődhetünk a startra.

Válasszunk egy nem túl szeles, vagy inkább szélcsendes időt. Bár az „And Now” kis helyen megfordul, mégis eleinte legyen helyünk bőven. Ne legyenek a közelben vezetékek, bokrok, fák, épületek. Fogjuk meg a modellt a súlypont környékén (az akkumulátornál), forduljunk széllel szembe, ellenőrizzük a rádióval, hogy minden kormány jól mozog-e (az irányok helyességét fokozottan figyeljük), adjunk teljes gázt majd határozottan (nem kell teljes erőből) dobjuk el a modellt! A dobás legyen vízszintes, vagy enyhén emelkedő. Valójában nem is dobjuk, hanem „felültetjük” a levegőre. A modellel nem kell futni, elegendő egy határozott karmozdulat.

Ha mindent jól csináltunk, sok meglepetés nem érhet minket. Valószínű, hogy egy kis finomhangolás (trimmelés) szükséges lehet.

Emelkedjünk biztonságos magasságba és próbáljuk kitapasztalni a gépet. Fordulózzunk, változtassunk a gázon, emelkedjünk, süllyedjünk. Nézzük meg, hogy álló motorral, hogyan siklik. Ezt érdemes többször is kipróbálni, hogy érezzük, meddig tudunk eljutni siklással. Ez a tapasztalat jól fog jönni leszálláskor.

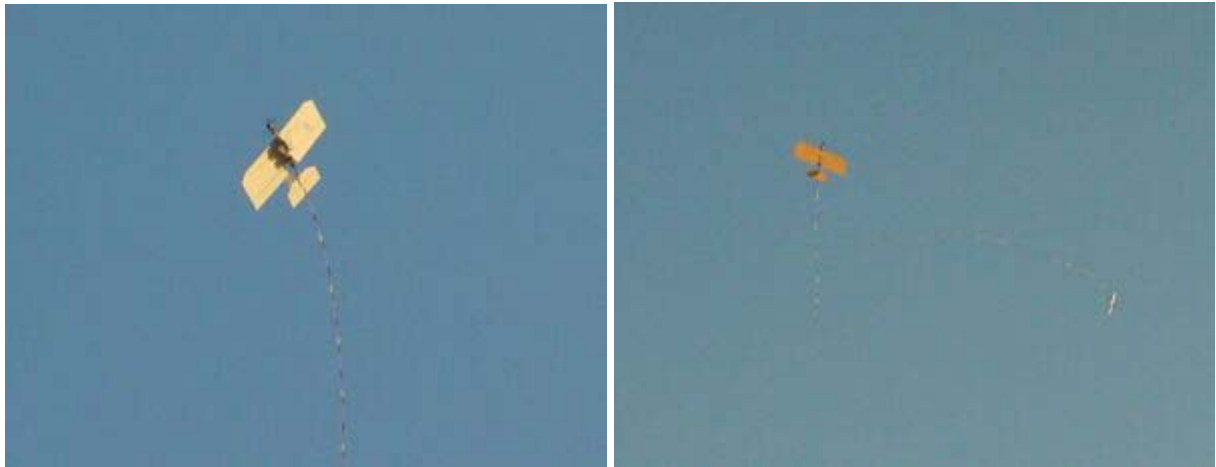
Az „And Now” 8 cellás, 750mA-es akkumulátorokkal kb. 10-15 percet repül. Nagyon jól vezethető, mozgékony, de stabil repülő.

Leszálláskor ne felejtünk el kilebegtetni!

A nagy kormányfelületek miatt előfordulhat, hogy a gép túl érzékeny minden mozdulatra. Vezetni is csak úgy lehet, ha éppen, hogy mozgatjuk a rádión a karokat. Szálljunk le és csökkentjük a kormányfelületek maximális kitérését (a tolórudat a szervón tegyük a

forgástengelyhez közelebbi pozícióba, vagy a kormányokon egy a forgásponttól távolabbi pozícióba, esetleg mindkettőt egyszerre).

A kis géphez mindenkinek jó szórakozást kívánok!



2004-09-21

Molnár András (Fuhur)

The easiest way to mount a GWS motor is to push it on to the fuz spar (increase spar height to match opening in GWS gearbox). Alternatively glue the motor on top of the fuz spar with Cyano. In the event of impact, the motor simply breaks away and prevents further damage. Make sure there is a simple plug between the ESC and motor to allow them to part company!

