



74"

SLICK
580
EXP

EXTREME FLIGHT ✈

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

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

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

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

Extreme Flight RC ne garantit en aucun cas ses appareils contre le flottement. Nous avons soumis ces appareils aux tests de vol les plus éprouvants imaginables et n'avons constaté aucun flottement des surfaces de contrôle. Une sélection appropriée des servos et une configuration de la liaison sont absolument essentielles. Des servos inadéquats ou une configuration de liaison incorrecte peuvent entraîner un flottement et éventuellement la destruction complète de votre avion. Si vous n'avez pas d'expérience dans ce type de configuration de liaison ou si vous avez des questions concernant le choix des servos, veuillez nous contacter à info@extremeflightrc.com ou 770-887-1794. Il est de votre responsabilité de vous assurer de la navigabilité de votre modèle.

Félicitations pour votre achat du Extreme Flight RC 74" Slick 580 EXP ARF ! Conçu spécifiquement pour gérer les charges G élevées des acrobaties aériennes extrêmes (XA), des routines de style libre, des manœuvres 3D agressives et de la voltige de précision, le Slick est né du désir de répondre aux exigences des meilleurs pilotes ultra-agressifs d'aujourd'hui.

Doté de longerons d'aile en tube carré en fibre de carbone, d'une conception d'aile en tube en D, de longerons de fuselage en carbone, de formateurs de fuselage renforcés en composite, d'un plateau de réservoir/batterie, d'un pare-feu, d'un boîtier moteur et de côtés de fuselage, ainsi que d'un support de train d'atterrissage en aluminium, d'un capot à montage rapide, de loquets de trappe doubles, d'un stabilisateur de pré-réglage, d'une conception d'aile à profils multiples, d'un tube d'aile en fibre de carbone, d'un train d'atterrissage en carbone, d'un ensemble complet de matériel de compétition et de nombreuses autres fonctionnalités, le Slick 580 est l'avion de voltige 35CC ultime sur le marché.

Veillez vous référer à la page [Ressources d'assemblage ARF](#) sur notre site Web sous le menu déroulant [Multimédia](#) pour des vidéos informatives pour vous aider dans l'assemblage et la configuration de votre avion.

Quelques conseils pour assurer le succès :

1. Nous sommes très satisfaits du niveau de savoir-faire dont font preuve les constructeurs de notre usine. Après des centaines de vols d'essai exténuants contenant des manœuvres auxquelles aucun avion ne devrait être soumis, nos prototypes sont restés rigides et parfaitement aptes au vol. Cela dit, il nous est impossible d'inspecter chaque joint de colle de l'avion. Prenez quelques minutes et appliquez de la CA moyenne sur les zones à forte contrainte telles que les plateaux de montage du servo d'aileron, le support du train d'atterrissage, les axes anti-rotation, les nervures d'emplanture des ailes et du stabilisateur, etc.

2. Ayant survécu au voyage à l'autre bout du monde tout en subissant plusieurs changements climatiques, il n'est pas rare que quelques plis se développent dans le revêtement. N'ayez crainte ! Ce ne sont pas des défauts de fabrication et ils s'enlèvent facilement avec un peu de chaleur. Utilisez un fer à sceller pour passer sur toutes les coutures, rayures et points pointus du revêtement. Vous pouvez appliquer une goutte de vernis à ongles transparent sur la pointe de tous les points pointus pour éviter qu'ils ne se soulèvent. Pour éliminer les plis, utilisez un t-shirt 100 % coton ou un chiffon en microfibre et votre pistolet thermique et chauffez le revêtement tout en frottant doucement le revêtement sur le bois avec le t-shirt ou le chiffon. Veillez à ne pas utiliser trop de chaleur car le revêtement peut trop rétrécir et commencer à se soulever sur les bords. Prenez votre temps et une belle finition semblable à de la peinture est réalisable. Si vous devez réparer un revêtement pendant la vie de votre avion, les couleurs sont les suivantes :

Schéma jaune : jaune vif, noir et bleu foncé dans le système Ultracote.

Schéma rouge/blanc/bleu : vrai rouge, blanc, bleu nuit dans le système Ultracote.

3. Lorsque votre avion arrive chez vous, il aura été manipulé par de nombreuses personnes. Il peut parfois y avoir de petites bosses ou imperfections sur certaines surfaces. Une méthode efficace pour restaurer ces imperfections à leur état d'origine consiste à utiliser une aiguille hypodermique à pointe très fine pour injecter une goutte d'eau sous le matériau de revêtement et dans la bosse dans le bois. Appliquez de la chaleur sur la zone avec un fer à sceller et l'imperfection disparaîtra. Les marques plus profondes peuvent nécessiter de répéter ce processus plusieurs fois pour obtenir le résultat souhaité, mais vous serez surpris de l'efficacité de cette technique.

4. NE LÉSINEZ PAS SUR LES SERVOS ! Votre avion est équipé de très grandes surfaces de contrôle qui dévient de plus de 45 degrés. Une grande puissance de servo est nécessaire pour éviter le flottement et maintenir la déflexion requise pour les manœuvres. Nous recommandons absolument l'utilisation de servos à ENGRENAGES MÉTALLIQUES avec un couple minimum de 300 oz. pouces.

5. Utilisez un époxy de haute qualité pour installer les guignols et les charnières composites. Nous recommandons fortement l'utilisation de la formule Pacer Z-Poxy 30 minutes. Nous utilisons cette colle depuis de nombreuses années sans aucun échec.

6. Vous pouvez ajouter un cordon de colle RC-56 Canopy à l'intersection de la verrière/trappe et de son cadre en bois pour plus de solidité et de résistance aux vibrations. N'UTILISEZ PAS de CA ici car cela embuerait la verrière.

7. Votre avion est construit à l'aide de techniques de construction très modernes et est très léger pour sa taille. Comme pour toute machine à hautes performances, une inspection et un entretien réguliers sont indispensables. Lors du démontage de votre avion après une séance de vol, faites très attention et inspectez les joints de colle, les liaisons et les revêtements lâches pour vous assurer que la cellule est en bon état. Quelques minutes passées à faire cela aideront à maintenir la longévité de la cellule.

8. Assurez-vous de mettre une goutte de frein-filet Loctite bleu sur chaque boulon de cet avion ! Le non-respect de cette consigne pourrait vous coûter votre avion ! Ceci inclut les vis servo !

9. Nous recommandons vivement un moteur à essence Desert Aircraft DA-35 si vous préférez l'essence dans votre slick. Si vous préférez l'électrique, nous recommandons le moteur Extreme Flight XPWR 30CC avec contrôleur de vitesse Castle Creation Edge HV et 2 batteries lipo 6S 3000-3700mah, disposées en série pour 12S.





Fixez le train d'atterrissage au fuselage à l'aide des vis de 4 mm, des rondelles et des écrous nyloc. Vous devrez utiliser une pince pour maintenir les écrous nyloc à l'intérieur du fuselage pendant que vous serrez les vis.

Localisez le train d'atterrissage en fibre de carbone. Notez qu'il possède une partie avant et une partie arrière, il est conçu pour se déplacer vers l'avant en direction du nez de l'avion. Localisez le pack de matériel du train d'atterrissage principal.



Les carénages reliant le train d'atterrissage au fuselage sont fixés au train d'atterrissage et au fuselage à l'aide d'un adhésif silicone de type Shoe-Goo. Tout d'abord, faites glisser les carénages sur le train et vérifiez leur ajustement pour déterminer l'avant et l'arrière.



Déposez une grosse quantité de colle gluante sur la jambe du train comme indiqué, puis faites glisser les carénages dans les jambes du train. La colle gluante remplira l'extrémité des carénages. Déposez une noisette supplémentaire de Goo à l'endroit où les carénages entrent en contact avec le fuselage. Laissez sécher le Goo pendant que vous installez les roues et les carénages de roue.



Fixez les essieux au train d'atterrissage en carbone avec des rondelles et des écrous nyloc comme indiqué.

Localisez les roues principales, le pack de matériel des roues principales et le pack de matériel des pantalons de roue.



Faites glisser les colliers de roue sur les essieux, puis sur les roues principales, puis sur les colliers de roue extérieurs. Les colliers de roue positionnent les roues sur les essieux. Lorsque vous installez les pantalons, vous devrez affiner l'emplacement des roues. Appliquez une goutte de Loctite sur les vis de réglage des colliers de roue et serrez-les.

Procédez à un essai d'ajustement des carénages de roue sur le train d'atterrissage comme indiqué. Pour que les carénages s'adaptent correctement, vous devrez aligner l'axe de roue de manière à ce que l'ouverture du carénage glisse en douceur dessus, et les colliers de roue de manière à ce que la roue soit centrée dans le carénage. En tenant le pantalon à niveau, marquez le pantalon à travers le trou indiqué



Percez le carter de roue sur la marque que vous avez faite comme indiqué. Commencez avec un foret de 1/8" (3 mm).



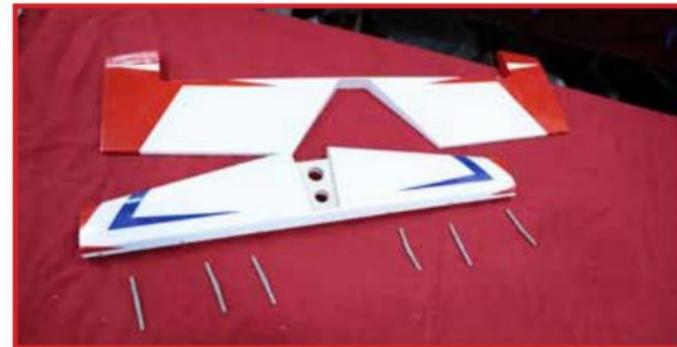
Augmentez la taille du foret jusqu'à ce que vous puissiez enfoncer l'écrou borgne dans le trou comme indiqué. Utilisez la vis et la rondelle de 3 mm pour enfoncer partiellement l'écrou borgne dans le trou et les pointes de l'écrou borgne s'engagent dans la fibre de verre.



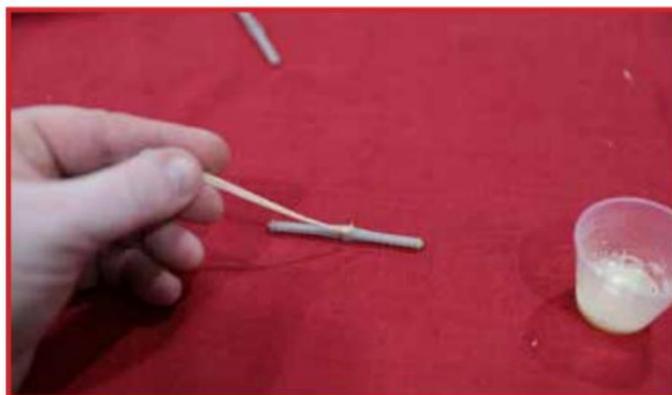
Installez les carénages de roue sur le train d'atterrissage. Appliquez du Loctite sur les vis de 3 mm et installez-les complètement dans les écrous borgnes, puis serrez comme indiqué.



Localisez le stabilisateur horizontal et les élévateurs. Dans cette étape, nous allons articuler les élévateurs et nous allons articuler toutes les autres surfaces de la même manière. Notez que pour l'articulation, nous utiliserons du spoxy 30 minutes comme adhésif et de l'alcool dénaturé et un chiffon pour le nettoyage.



Séparez les ascenseurs et le couteau et retirez les six charnières.

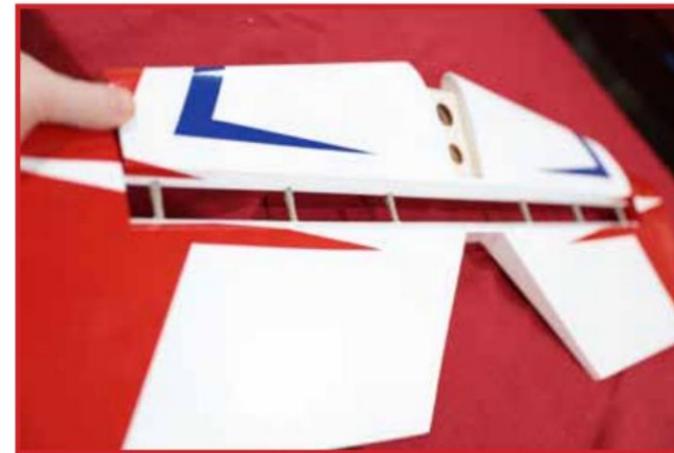


Tout d'abord, il faut protéger les charnières de toute pénétration de colle dans la partie mobile. Placez une goutte d'huile lubrifiante dans la partie centrale de la charnière où se trouve l'axe de l'essieu. Il suffit d'une petite quantité d'huile. Si vous mettez accidentellement de l'huile sur la partie collante des charnières, nettoyez-la avec de l'alcool.



Lorsque vous enfoncez les charnières dans les trous de charnière, de l'époxy peut s'échapper. Utilisez de l'alcool sur un chiffon pour nettoyer tout excès d'époxy.

Une fois les six charnières lubrifiées, préparez un lot d'époxy 30 minutes et placez plusieurs grosses gouttes de colle dans chacun des trous de charnière du stabilisateur. Enfoncez les charnières dans les trous et faites-les tourner pour qu'elles fléchissent dans la bonne direction.



Mettez plusieurs grosses gouttes d'époxy dans les trous de charnière de l'élévateur et assemblez l'élévateur et le stabilisateur. Nettoyez tout excès d'époxy qui s'écoule.

Une fois les pièces assemblées, assurez-vous que l'ascenseur peut fléchir de haut en bas d'au moins 45 degrés. Il doit y avoir un petit espace, d'environ 1/32" (1 mm) entre le stabilisateur et les élévateurs. Laissez l'époxy durcir.





Une fois les charnières durcies, localisez le matériel pour l'ascenseur comme indiqué. Nous installerons le klaxon de commande et nous installerons tous les klaxons restants en utilisant cette procédure.

Repérez les fentes découpées dans l'élévateur. Placez la plaque de base en fibre de verre du klaxon sur les fentes et utilisez-la comme gabarit pour couper le revêtement afin d'exposer le bois nu.



Si nécessaire, nettoyez les fentes de l'élévateur de toutes les fibres de bois parasites afin que le klaxon de commande puisse être facilement inséré.



Utilisez du papier de verre ou une lime émeri pour rendre rugueuse la partie du guignol qui sera insérée dans l'ascenseur. Nous procédons ainsi pour garantir le meilleur joint de colle possible sur cette connexion extrêmement critique.



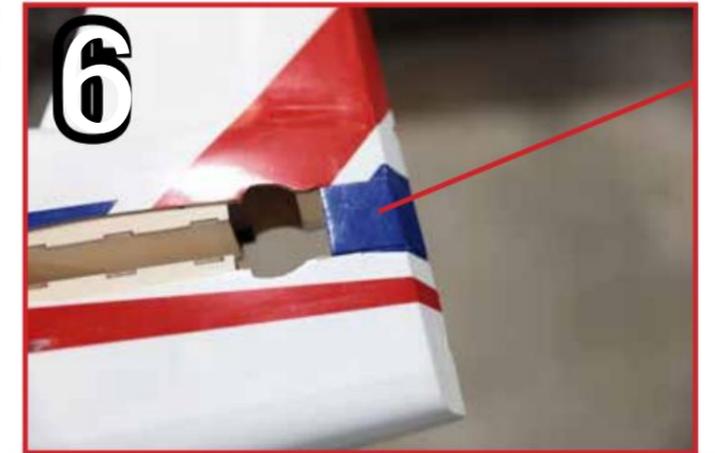
Notez que le Slick 580 EXP de 74 pouces utilise deux types de rotules différents. L'une est symétrique et est utilisée sur les guignols en fibre de verre des surfaces. L'autre est asymétrique, avec un piédestal surélevé d'un côté, et elle est utilisée sur les bras de servo.

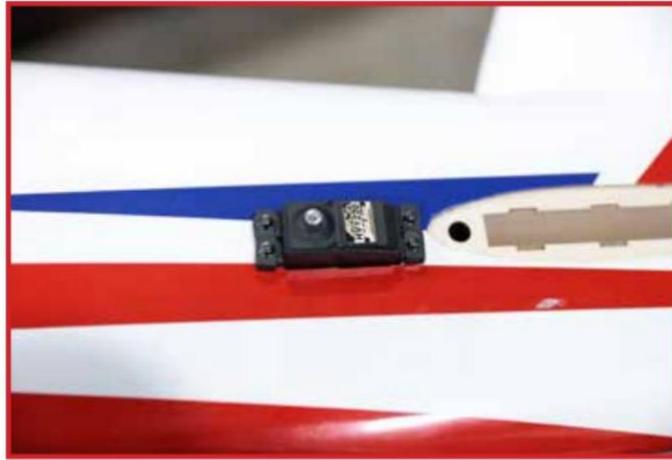
Assemblez le klaxon de commande de l'ascenseur comme indiqué, à l'aide d'une vis de 3 mm avec rondelle intégrée, rotule, rondelle et écrou nyloc.



Placez la plaque de base sur le klaxon comme indiqué, mélangez un nouveau lot d'époxy 30 minutes et enduisez la plaque de base et les pieds de l'assemblage du klaxon d'époxy. Placez plus d'époxy dans les fentes de l'élévateur et insérez l'assemblage du klaxon. Nettoyez tout excès d'époxy qui en sort. Laissez durcir.

Ce bloc de balsa est maintenu en place dans le fuselage avec du ruban adhésif pendant le transport. Retirez-le et mettez-le de côté.

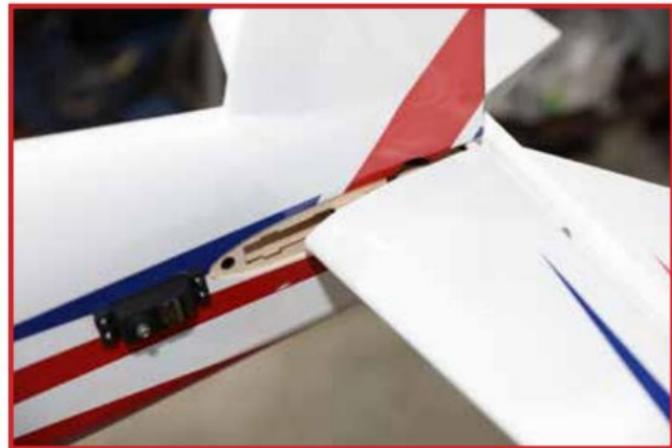




Fixez une rallonge de fil de servo sur votre servo d'ascenseur et fixez-la avec un verrou de connecteur ou du ruban adhésif. Nous recommandons une rallonge de 24" (60 cm) pour le servo de profondeur. Installez le servo dans le fuselage. Nous recommandons le servo à tête creuse Extreme Flight RC vis.

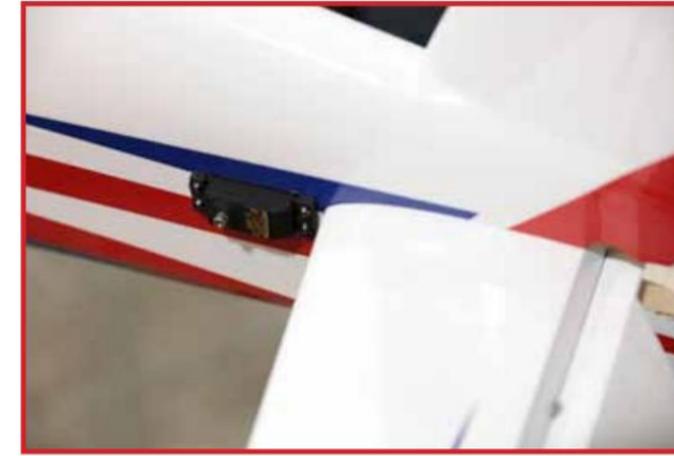
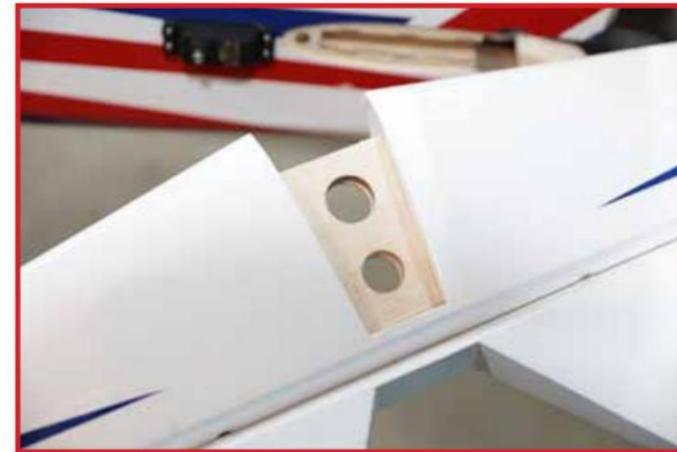


Le Slick est doté de crochets pour fixer le câble de votre servo dans le fuselage.



Testez l'ajustement de votre stabilisateur horizontal dans le fuselage. Vérifiez l'ajustement. Notez la force nécessaire pour faire glisser le stabilisateur complètement vers l'avant dans la fente jusqu'à ce qu'il entre en contact avec l'avant de la découpe. Assurez-vous que le stabilisateur est dans le bon sens.

Appliquez de la colle époxy 30 minutes sur la zone en bois nu du stabilisateur, en haut et en bas, et dans la fente du fuselage.



Faites glisser l'étanchéificateur dans la fente. Assurez-vous que le côté de la lame est orienté vers le haut. Poussez-le jusqu'à l'extrémité avant de la fente, comme indiqué. Nettoyez tout excès d'époxy avec de l'alcool et un chiffon. Laissez l'époxy durcir.



Localisez le bloc de balsa que vous avez précédemment retiré de la queue. Faites-le glisser en position. Assurez-vous que l'élévateur pivote librement sans interférence du bloc. Le bloc est en balsa souple, il peut être facilement coupé ou poncé pour corriger toute interférence.

Une fois que vous êtes satisfait de son ajustement, collez-le en place avec de la colle époxy ou CA.



Localisez le gouvernail et le pack de matériel du gouvernail. Les charnières du gouvernail seront installées dans le fuselage et le gouvernail en utilisant exactement la même technique que celle que vous avez utilisée pour installer les charnières de l'élévateur à l'étape 4. Une fois le gouvernail installé, laissez l'époxy durcir.

Mesurez 2 pouces (50 mm) à partir de la ligne de charnière du gouvernail comme indiqué et percez un trou de 1/8" (3 mm) dans le bas du gouvernail.





Repérez l'une des petites extrémités de la rotule et, à l'aide de colle CA, installez-la dans le trou que vous avez percé dans le gouvernail, comme indiqué. Ce sera le guide pour le câble de barre qui dirige la roue de queue.



Installez les deux colliers de roue de queue et la roue de queue comme indiqué. Utilisez du Loctite sur les vis de réglage des colliers.



À l'aide de trois vis à bois, installez la roulette de queue comme indiqué. L'axe de pivotement de la roulette de queue doit être aligné avec les charnières du gouvernail. Au fur et à mesure que vous installez chaque vis, vissez-la à moitié, puis retirez-la et ajoutez une goutte de colle CA dans le trou, puis vissez la vis à fond.



Le guignol est à double face. Utilisez du papier de verre ou une lime à ongles pour érafler la partie centrale qui s'insère dans le gouvernail. Assemblez un côté avec une rotule comme vous l'avez fait pour le guignol de l'élévateur. Placez-le à mi-chemin dans le gouvernail et comme indiqué



Localisez la tige de poussée de l'élévateur et retirez la rotule du pavillon de l'élévateur. Pour assembler la tige de poussée de l'élévateur, vous devrez visser les rotules sur la tige de poussée de l'élévateur. Nous préférons utiliser une perceuse sans fil. Serrez la tige de poussée nue et maintenez la première rotule, puis vissez comme indiqué. Ensuite, nous retournons l'arbre et insérons la rotule dans la perceuse pour installer la deuxième rotule. REMARQUE : les deux extrémités de la tige de poussée de l'élévateur sont des filetages conventionnels « à droite ».



Appliquez de la colle époxy sur le guignol du gouvernail, là où il sera à l'intérieur de la fente du gouvernail. Appuyez sur le guignol dans le gouvernail jusqu'à ce qu'il soit centré. Assemblez la rotule et la vis du côté opposé, assurez-vous que l'assemblage du guignol est centré et ajoutez les plaques de guignol carrées avec de l'époxy comme indiqué. Nettoyez tout excès d'époxy avec de l'alcool et laissez durcir.



Installez le bras de servo et la tige de poussée. Nous recommandons les bras de servo en aluminium Extreme Flight RC. Sur la photo, un bras de 1,5", mais nous recommandons un bras de 2,0" pour des options maximales de course de contrôle. Installez la tige de poussée avec du matériel de 3 mm, notez que vous devez utiliser soit un écrou nyloc, soit du loctite sur la vis qui fixe la rotule au bras de servo.

9

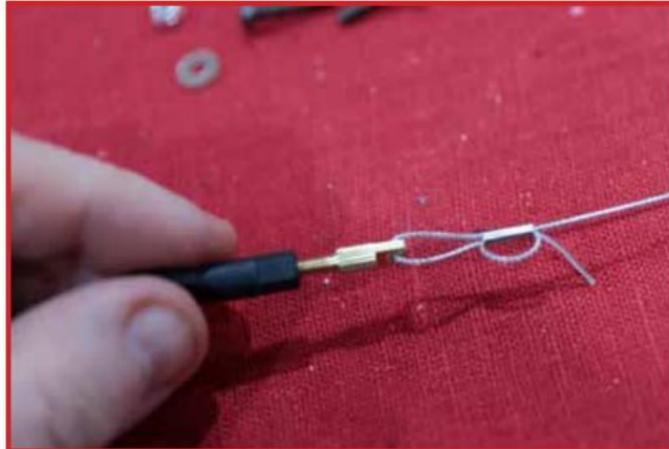


La connexion du gouvernail se fait par câble de traction. Les extrémités des câbles sont réalisées en vissant les embouts de câbles en laiton dans les rotules en nylon.

Nous préférons utiliser une perceuse sans fil comme illustré pour ce travail. Vissez les extrémités du câble sur 5 à 6 filets dans les rotules. Notez qu'il s'agit de filetages conventionnels « à droite ».



Assemblez une extrémité de chaque câble à l'extérieur de l'avion comme indiqué. Faites glisser le « sertissage » tubulaire sur le câble, faites une boucle comme indiqué à travers l'extrémité du câble et aplatissez le tube de « sertissage » avec une pince. Tirez sur le câble pour vérifier la résistance du sertissage.

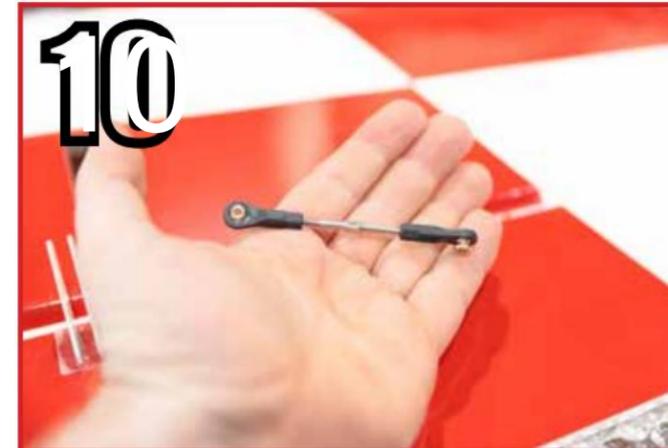


Repérez les ouvertures à l'arrière de l'avion pour les câbles et faites passer le câble à l'intérieur. Installez l'extrémité du câble du klaxon de commande sur le klaxon avec une vis de 3 mm, une rondelle et un écrou nyloc. Enfilez l'autre extrémité du câble à l'intérieur du fuselage vers l'avant.



Notez que même si nous avons besoin que nos câbles de gouvernail soient bien serrés, et non pas lâches ou tombants, nous ne voulons pas non plus qu'ils soient trop serrés. Nous ajustons nos câbles avec le servo et le gouvernail au centre pour qu'ils soient bien serrés. Des câbles trop serrés exercent une pression supplémentaire sur le servo de gouvernail. De plus, il est normal que les câbles aient un peu de mou d'un côté à pleine déflexion.

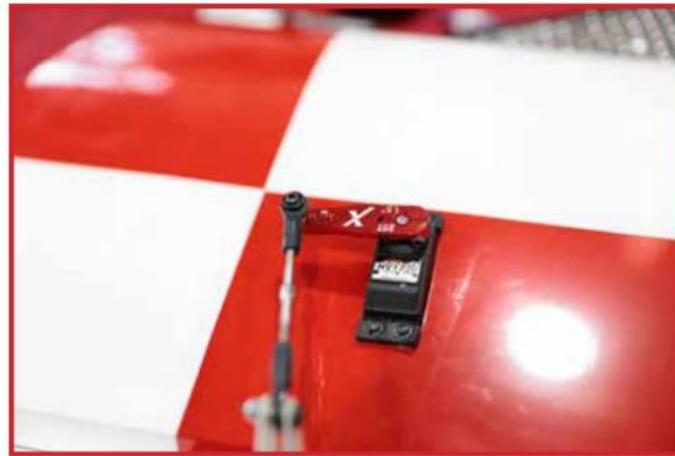
Croisez les câbles les uns sur les autres à l'intérieur du fuselage pour former une forme en X. Installez votre servo de gouvernail et votre bras comme indiqué. Sur la photo, le bras en aluminium Extreme Flight RC 4", notre recommandation. Installez les extrémités du câble avant et fixez-les au bras du servo, comme indiqué. Vissez les extrémités du câble plus loin dans les rotules pour serrer les câbles. Coupez l'excédent de câble, en laissant une extrémité de 1/2" (12 mm) des sertissages.



Nous avons utilisé les servos MKS HV1220 sur cette construction, et ils ont un câble de servo suffisamment long pour atteindre la racine de l'aile sans rallonge. Vos servos peuvent avoir besoin d'un câble de rallonge. Installez vos servos dans l'orientation indiquée.

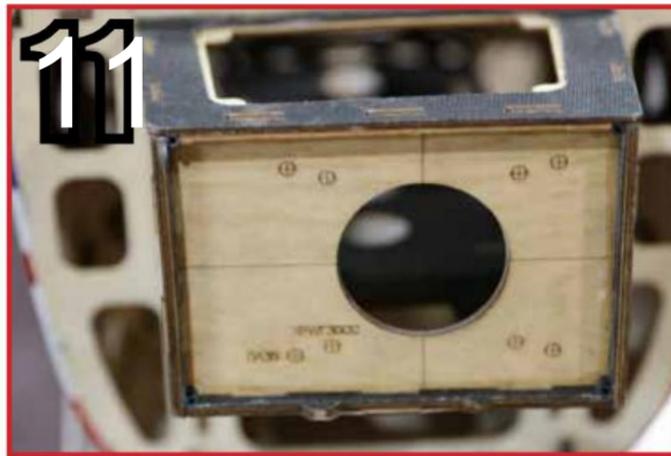
Les charnières et les guignols des ailerons sont installés exactement de la même manière que les charnières et les guignols des gouvernes de profondeur et de direction. Une fois cette opération terminée, assemblez les tiges de poussée des ailerons comme indiqué. Notez que celles-ci sont filetées l'une à droite, l'autre à gauche. Cela permet de les régler sans les démonter de l'avion.



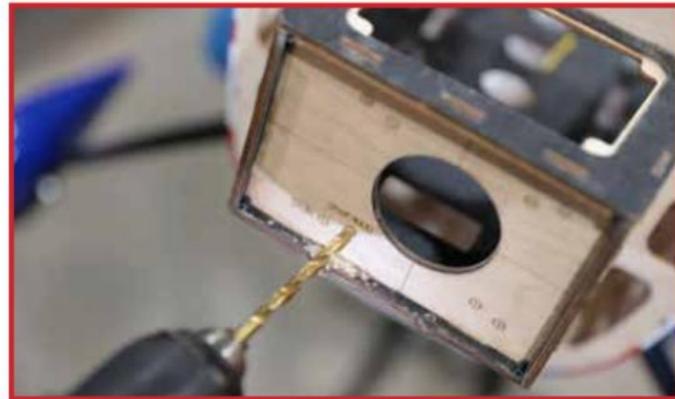


Nous recommandons les bras de servo en aluminium Extreme Flight RC 1,5" pour les ailerons. Réglez la longueur de la tige de poussée en les faisant tourner à l'aide de l'écrou au centre de la tige de poussée.

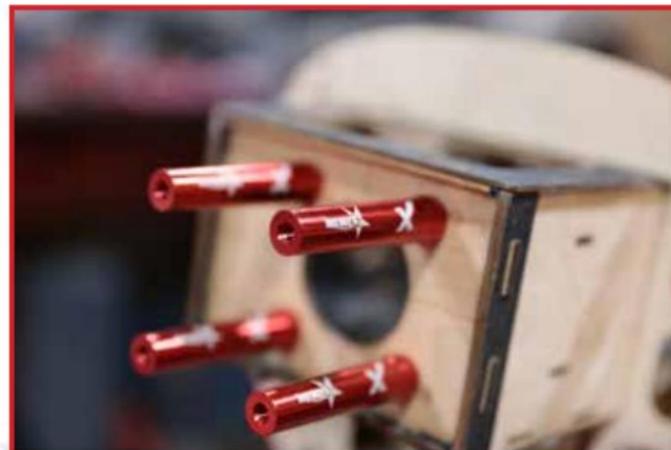
Le pare-feu du Slick 580 EXP est pré-marqué pour le moteur brushless XPWR 30CC ou le moteur à essence DA-35. Ce sont nos recommandations pour les systèmes d'alimentation, mais une variété de moteurs à essence 30-35CC et de systèmes d'alimentation électrique 2500-3000 watts fonctionneront bien. Le pare-feu est également marqué de lignes centrales pour vous permettre d'aligner d'autres supports et modèles.



Percez le pare-feu pour le système d'alimentation de votre choix. Commencez avec un foret de 1/8" (3 mm) et agrandissez les trous avec un foret plus gros de la taille adaptée à vos vis de montage.



Pour l'alimentation électrique XPWR 30CC, installez les bases des entretoises Blazing Star STANDARD-LONG Extreme Flight avec du Loctite. Installez les rallonges pour obtenir une longueur de 95 mm, puis installez le moteur à l'aide de Loctite. Pour toute installation, la distance entre le pare-feu et la plaque arrière du spinner est de 163 mm.



Le moteur XPWR 30CC fournit plus de 3000 watts de puissance et est parfait pour ce modèle.

Le bas du boîtier moteur de votre Slick est conçu avec une zone de montage personnalisée pour les contrôleurs de vitesse Castle Creations Edge 80HV et 120HV. Les contrôleurs de vitesse se montent à l'aide de 4 vis servo.



Localisez le capot et le kit de visserie. Le capot de votre Slick est très pratique, il ne nécessite que deux vis pour le maintenir en place.

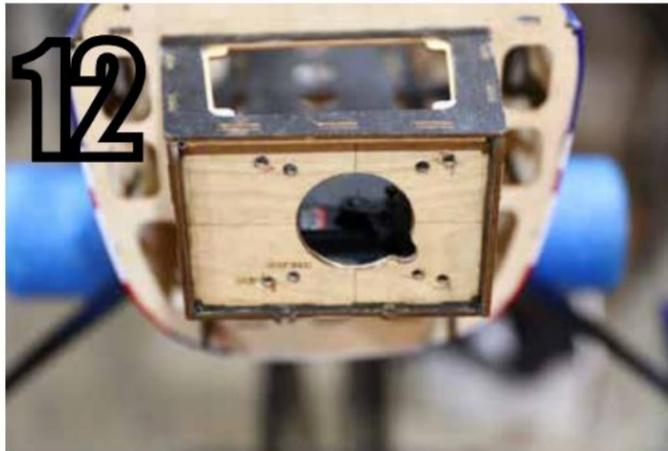
La vis de capot est livrée avec des joints toriques, installez-les sur les vis comme indiqué. Ils empêchent les vis de se desserrer sous l'effet des vibrations.



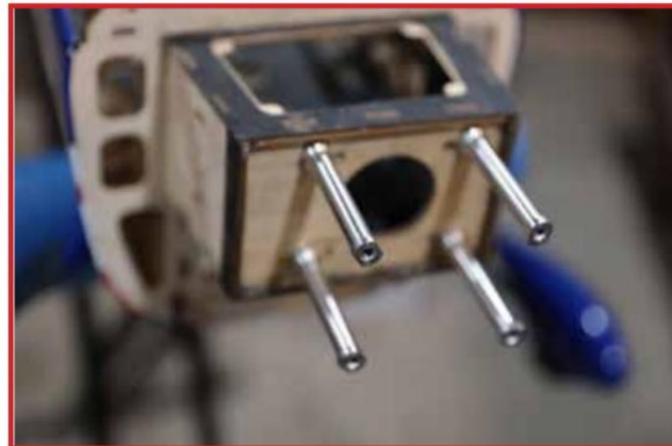


Installez le capot en le faisant glisser vers le haut sur les crochets inférieurs, depuis le bas, et en installant les deux vis du capot comme indiqué.

Alternativement, pour installer un moteur DA-35, percez le feu mur sur ce modèle de montage et faites cette petite encoche dans le pare-feu comme indiqué pour fournir un espace libre pour la tige de poussée de l'accélérateur.



Installez les entretoises fournies avec votre moteur DA à l'aide de Loctite.



Localisez le matériel pour la tige de poussée de l'accélérateur.



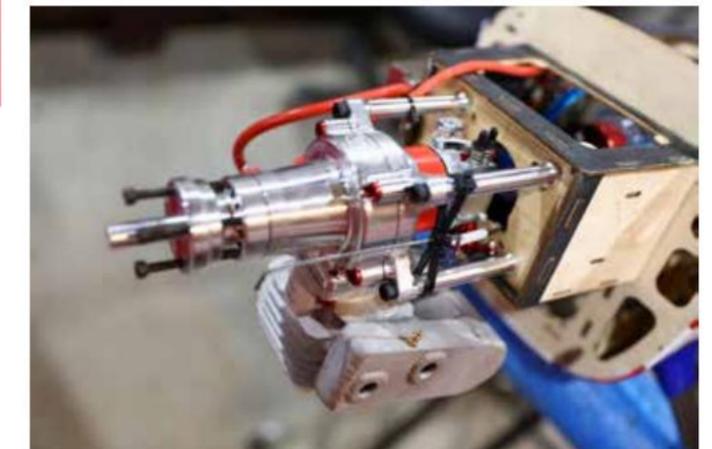
Assemblez la tige de poussée de l'accélérateur comme indiqué.

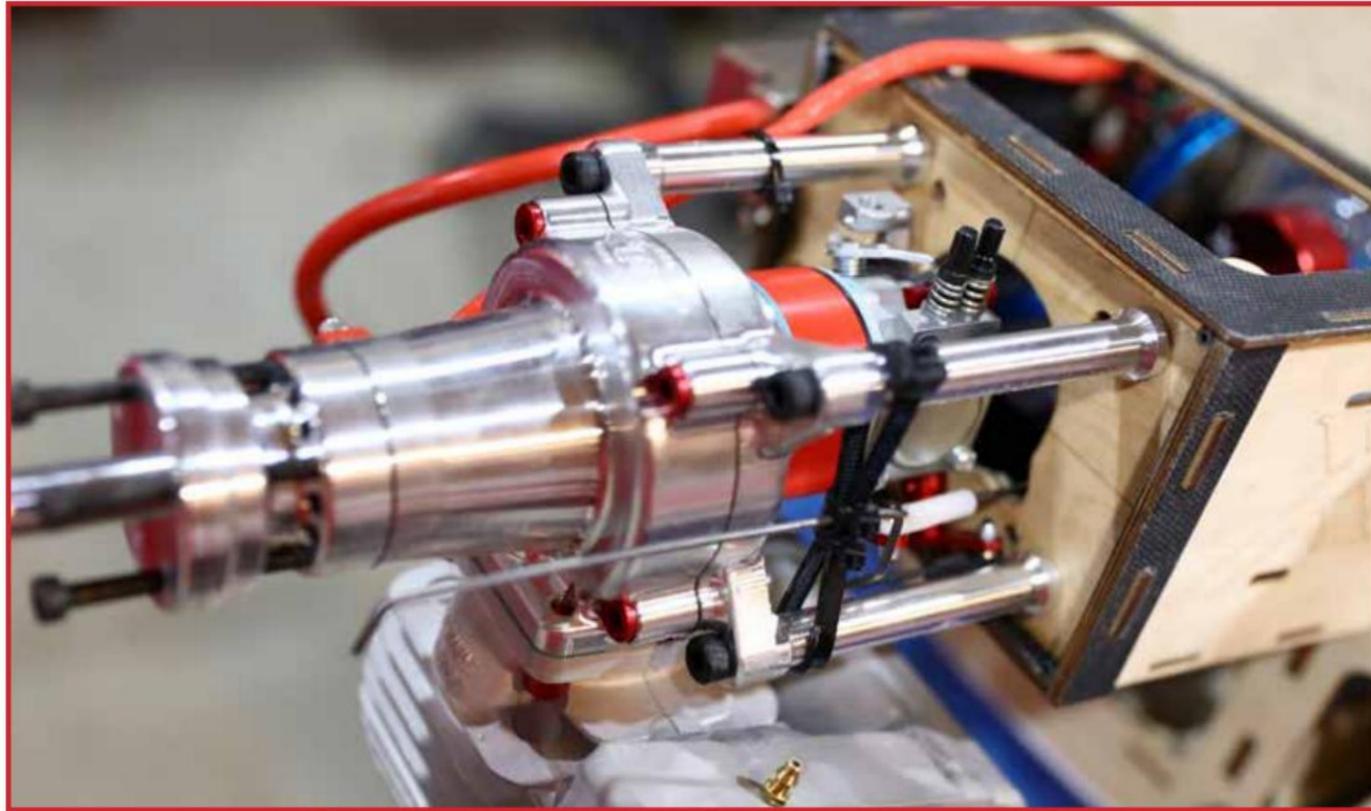
Assemblez le connecteur de la tige de poussée de l'accélérateur sur le bras du servo d'accélérateur afin qu'il puisse tourner librement. Ajoutez une goutte de CA sur l'écrou pour le verrouiller en place afin qu'il ne vibre pas.



Installez le servo d'accélérateur comme indiqué. La tige de poussée d'accélérateur s'installe comme indiqué.

Installez le moteur et le silencieux. en utilisant du loctite sur tous vis.

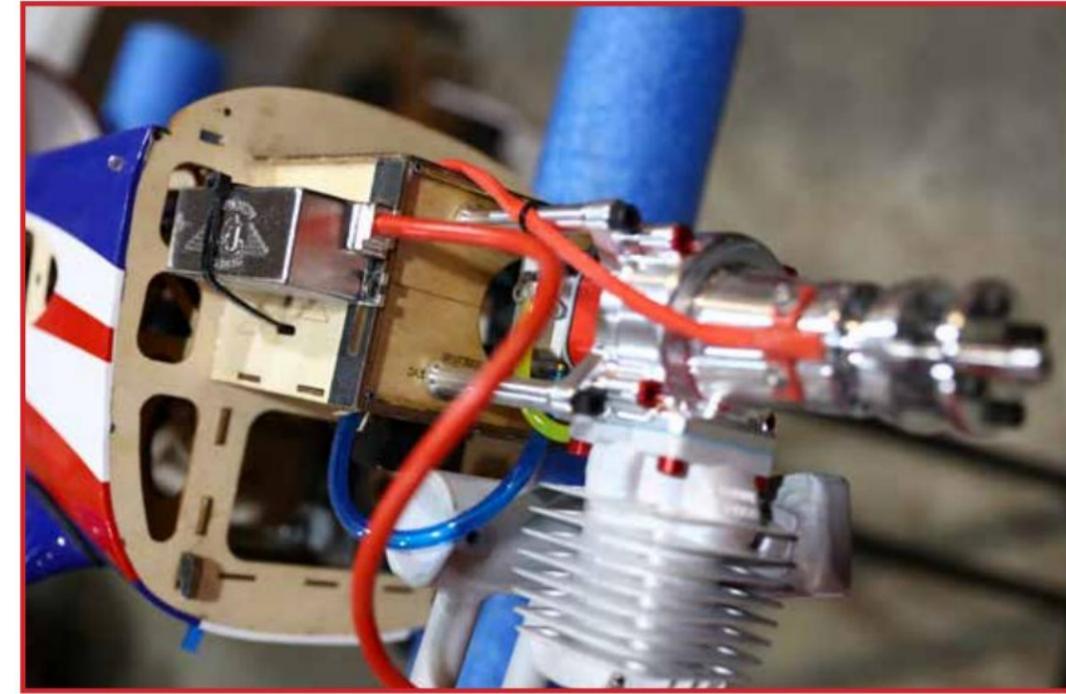




Il existe une variété de liens de starter possibles sur le DA-35. Ici, nous illustrons un starter avant, accessible par le trou de refroidissement à l'avant du capot. Nous utilisons des attaches zippées comme indiqué pour fabriquer un support dans lequel la tige peut glisser. Le bras de starter du carburateur peut avoir besoin d'être desserré et tourné pour que la tringlerie de starter fonctionne de manière optimale.

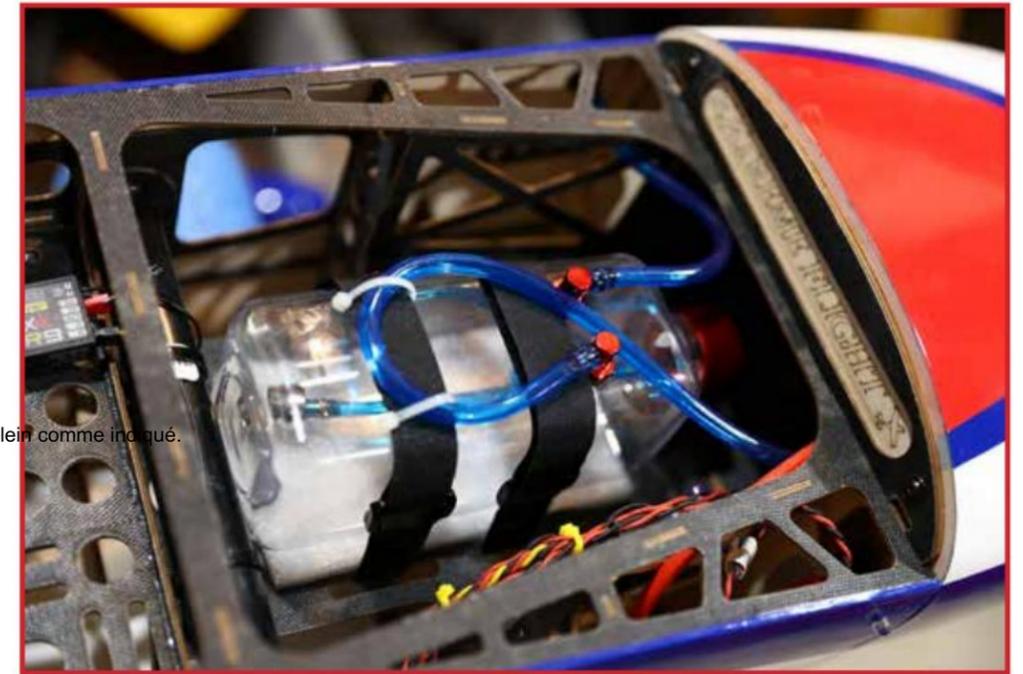


Pour cette installation d'un silencieux J&A Pitts, nous avons coupé un peu plus d'un pouce (25 mm) de la longueur des tubes de sortie pour permettre au capot de glisser dessus.



De chaque côté du boîtier moteur se trouve un emplacement de montage pour votre boîtier d'allumage. Placez de la mousse absorbant les vibrations entre la boîte et l'avion.

Nous recommandons un réservoir de carburant Ex-treme Flight RC Flowmas-ter de 17 oz. Placez de la mousse absorbant les vibrations entre le réservoir de carburant et le plateau et maintenez le réservoir avec des sangles velcro. Utilisez des tuyaux de carburant Ex-treme Flight RC pour effectuer vos raccords de plomberie. Faites une boucle dans l'évent de trop-plein comme indiqué.



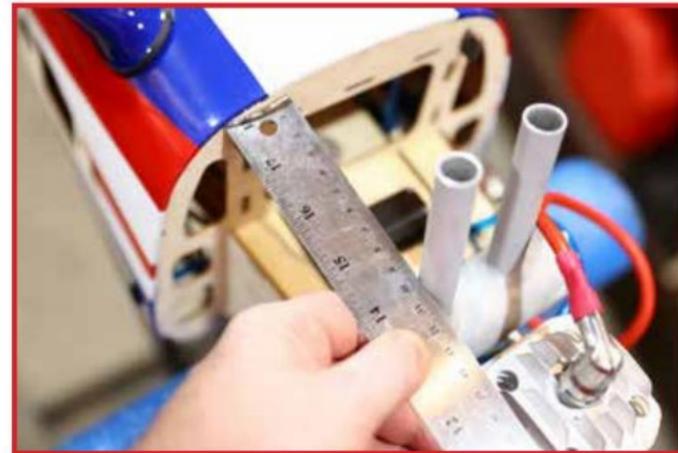


Installez un point de carburant Extreme Flight RC comme indiqué sur le côté du fuselage.

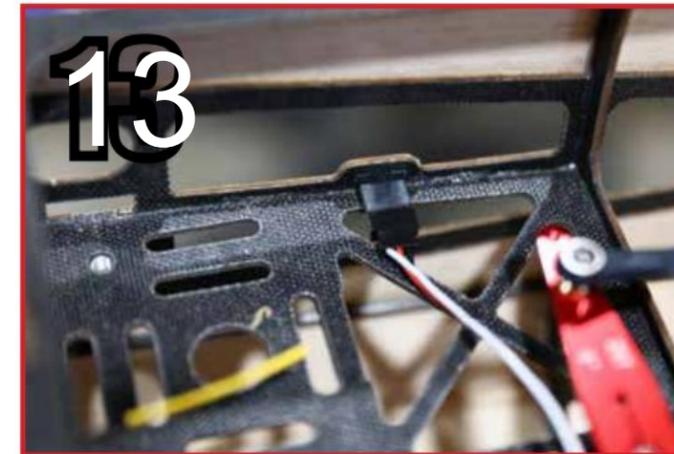
Il s'agit d'un emplacement typique de sortie d'aération de débordement situé au bas du fuselage.



Mesurez l'emplacement des sorties d'échappement du pare-feu. Reportez cette dimension au bas du capot et découpez les ouvertures requises. Nous utilisons un outil Dremel pour ce travail - protégez vos yeux et vos poumons de la poussière.

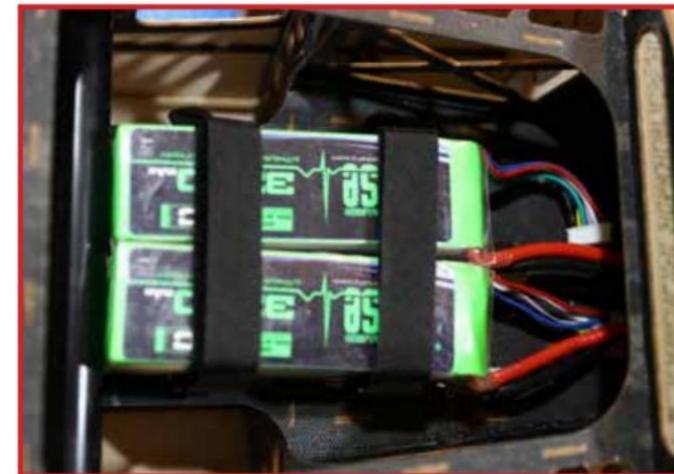
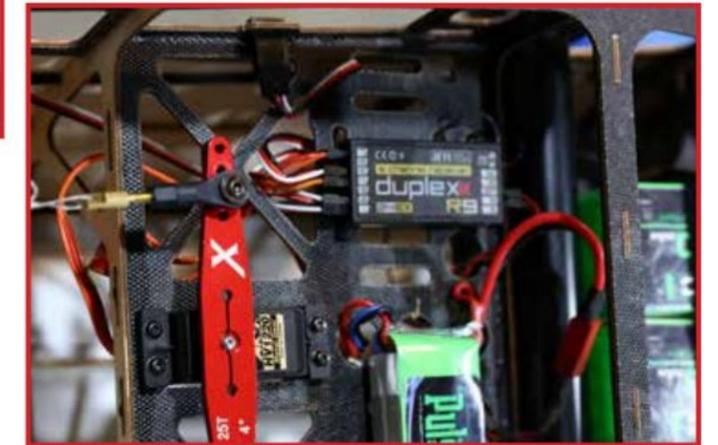


En travaillant lentement, en vérifiant souvent l'ajustement, agrandissez les ouvertures jusqu'à ce que le capot glisse en douceur et que tout ait du jeu. Notez que nous avons indiqué la quantité minimale d'ouverture, ce qui est bien pour le temps frais. Pendant l'été chaud, votre moteur peut avoir besoin de plus d'air de refroidissement

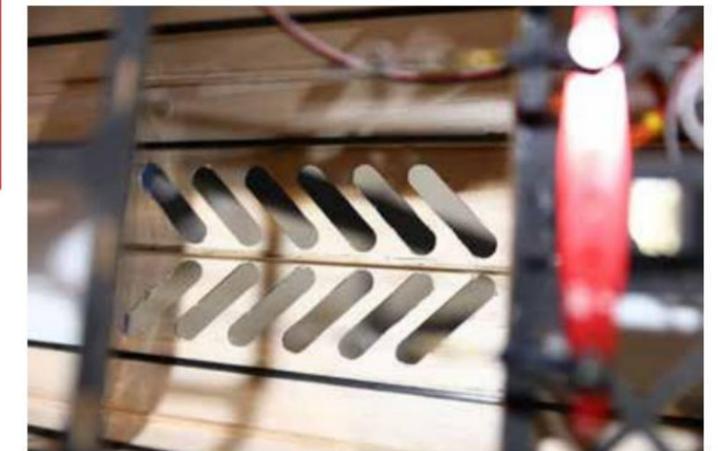


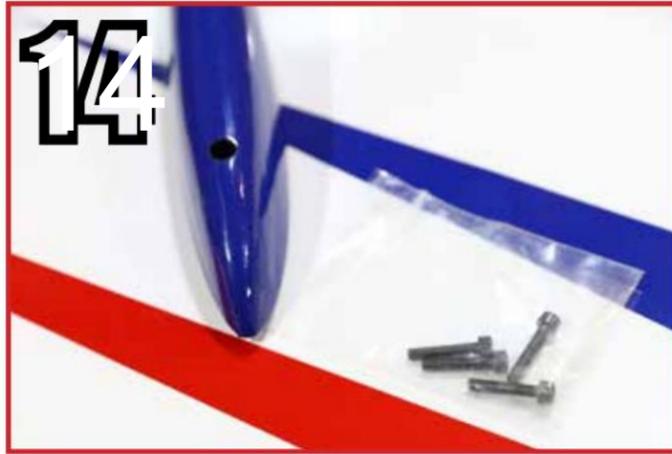
Montez votre récepteur et attachez tous les fils pour éviter tout dommage dû aux vibrations.

Utilisez deux rallonges de servo de 150 mm (6") pour les câbles d'aillier à l'intérieur du fuselage. Votre Slick comprend ces emplacements de montage pour les connecteurs de servo femelles.



Pour l'alimentation électrique, ouvrez les événements situés au bas du fuselage comme indiqué.





Les extrémités des ailes de votre Slick sont équipées d'écrous de 3 mm pour fixer les extrémités des ailes/SFG. Ouvrez le couvercle comme indiqué pour exposer les écrous.

Localisez le matériel pour les extrémités d'ailes et les générateurs de force latérale (SFG). L'installation des extrémités d'ailes et/ou des SFG est purement facultative. Les SFG augmentent la stabilité en vol 3D et augmentent l'autorité du gouvernail. Nous vous recommandons d'essayer toutes les combinaisons pour déterminer celle qui vous convient le mieux.



Les trous dans l'extrémité de l'aile correspondent à ces trous dans les SFG et les extrémités des ailes.



Vissez les extrémités des ailes et les SFG comme indiqué. Étant donné que ces pièces doivent être retirées pour le transport de l'avion, ne fixez pas ces vis avec du Loctite.



Mise en place et coupe

Outre l'assemblage de base, c'est la partie la plus importante de la préparation de votre avion pour le vol. C'est aussi celle qui peut prendre le plus de temps, mais une fois que votre avion est correctement réglé, vous conviendrez que ce temps a été bien utilisé.

L'une des méthodes les plus pratiques pour vérifier le centre de gravité d'un avion de cette taille consiste à insérer le tube d'aile en fibre de carbone dans son manchon dans le fuselage et à attacher une longueur de ficelle autour du tube de chaque côté du fuselage, formant ainsi une boucle avec laquelle vous pouvez soulever l'avion. Faites glisser les ailes en position, installez la verrière et soulevez l'avion avec la ficelle. Le Slick doit pendre en position horizontale au centre du tube d'aile, ni queue vers le bas ni nez vers le bas. Déplacez vos batteries et votre équipement radio pour obtenir cette condition.

Cela vous donnera un point de départ sûr pour les premiers vols.

L'un des meilleurs moyens de régler avec précision le centre de gravité de votre avion est le test de la ligne à 45 degrés. Pilotez l'avion devant vous de gauche à droite (ou de droite à gauche si vous préférez) à plein régime. Tirez l'avion vers le haut sur une ligne à 45 degrés et établissez cette ligne. Faites rouler l'avion à l'envers, neutralisez la gouverne de profondeur et faites très attention à ce que fait l'avion. Idéalement, l'avion continuera sur cette ligne sur plusieurs centaines de pieds avant de commencer à se stabiliser lentement. Si l'avion baisse immédiatement le nez et plonge vers le sol, il est lourd du nez. S'il commence à monter à l'envers vers le train, il est lourd de la queue. Il n'est pas nécessaire que le Slick soit excessivement lourd de la queue pour effectuer des manœuvres 3D.

Surface de contrôle des lancers

Je vous recommande vivement d'acheter un appareil de mesure de la distance de vol qui mesure en degrés. Il existe plusieurs unités disponibles dans le commerce. Ces unités sont d'une grande aide pour la configuration et surpassent définitivement la méthode « ça a l'air bien ». Pour tout type de vol de précision, des surfaces qui parcourent des distances égales sont indispensables. Les courses de surface de contrôle suivantes sont celles que j'utilise sur mon propre Slick. Elles constituent un bon point de départ, mais ne sont en aucun cas la seule façon de configurer le Slick. Commencez ici, puis ajustez-les en fonction de vos propres préférences et de votre style de vol.

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

Aileron : 18-20 degrés taux bas, 30-40 % exponentiel 38-42 degrés taux haut, 50-60 % exponentiel

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

Encore une fois, ce n'est qu'un point de départ. Adaptez-le à votre goût.

Merci encore pour votre achat du Extreme Flight RC 74" Slick 580 EXP

ARF. J'espère que vous prendrez autant de plaisir à assembler et à piloter le vôtre que j'ai pris le mien.

On se retrouve au terrain d'aviation !

Chris Hinson

SLICK
580
EXP



EXTREME FLIGHT 