

Mouette 40

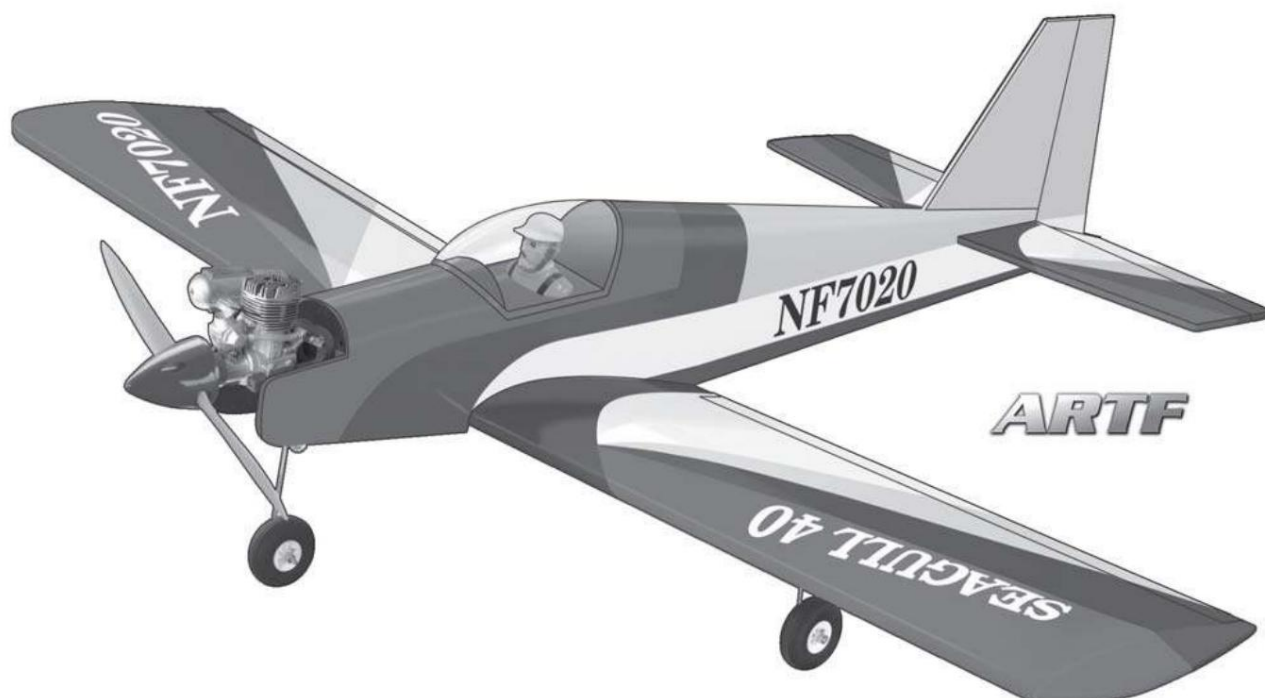
ENTRAÎNEUR À AILE BASSE

Modèle réduit d'avion R/C fabriqué à la main, presque prêt à voler

MS : 10

MANUEL DE MONTAGE

"Les graphiques et les spécifications peuvent changer sans préavis".



Spécifications

Envergure ----- 60 po/ 153 cm.
Superficie de l'aile ----- 620 sq.in/ 40dm².
Longueur ----- 45 po/ 113,7 cm .
Poids en vol approximatif ----- 5,5 - 6,2 lbs/ 2,5-2,8 kg.
Taille de moteur recommandée - 0,40 - 0,46 cu. en 2 temps. 0,52
cu. en 4 temps.
R/C recommandé ----- 4 canaux minimum.
Niveau de compétence en vol ----- Entraîneur à ailes basses.

Articles supplémentaires requis.

Moteur.
Système de radiocommande à 4 canaux ou plus.
Colles.
Outils.
Équipement de départ.

Caractéristiques du kit.

- Prêt à l'emploi – assemblage et finition minimales requis.
- Tige de poussée installée en usine.
- Manuel de montage étape par étape illustré par des photos.

INTRODUCTION.

Merci d'avoir choisi le SEAGULL 40 LOW WING TRAINER ARTF de SG MODELS. Le SEAGULL 40 a été conçu pour les pilotes sportifs intermédiaires/avancés. C'est un avion à ailes basses, facile à piloter et rapide à assembler. La cellule est construite de manière conventionnelle en balsa, un contreplaqué pour la rendre plus solide que l'ARTF moyen, mais la conception permet à l'avion de rester léger. Vous constaterez que la plupart du travail a déjà été fait pour vous. Piloter le SEAGULL 40 est tout simplement un bonheur.

Ce manuel d'instructions est conçu pour vous aider à construire un superbe avion volant. Veuillez lire attentivement ce manuel avant de commencer l'assemblage de votre SEAGULL 40. Utilisez la liste des pièces ci-dessous pour identifier toutes les pièces.

AVERTISSEMENT.

Veuillez noter que cet avion n'est pas un jouet et que s'il est mal assemblé ou utilisé de manière incorrecte, il est susceptible de causer des blessures aux personnes ou aux biens. **LORSQUE VOUS VOLEZ SUR CET AVION, VOUS ASSUMEZ TOUS LES RISQUES ET RESPONSABILITÉS.**

Si vous n'avez pas d'expérience avec le vol R/C de base, nous vous recommandons fortement de contacter votre fournisseur R/C et de rejoindre votre club d'aéromodélisme R/C local. Les aéroclubs de modélisme R/C proposent une variété de procédures de formation conçues pour aider le nouveau pilote à réussir son vol R/C. Ils pourront également vous conseiller sur les éventuelles réglementations en matière d'assurance et de sécurité qui peuvent s'appliquer.

REMARQUE : Pour éviter de rayer votre nouvel avion, nous

vous suggérons de recouvrir votre établi d'une vieille serviette.

Gardez quelques bocaux ou bols à portée de main pour contenir les petites pièces après avoir ouvert les sacs.

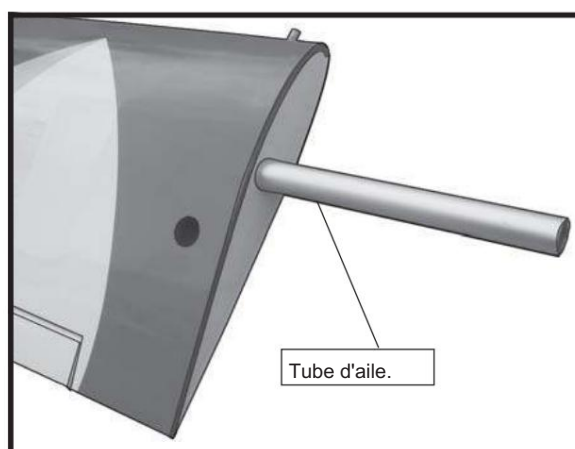
Veuillez essayer de monter toutes les pièces. Assurez-vous d'avoir les bonnes pièces et qu'elles s'ajustent et sont correctement alignées avant de coller ! Cela garantira un assemblage correct car le SEAGULL 40 est fabriqué à partir de matériaux naturels et des ajustements mineurs peuvent devoir être effectués.

La peinture et les pièces en plastique utilisées dans ce kit sont résistantes au carburant. Cependant, ils ne tolèrent pas de nombreux produits chimiques agressifs, notamment les suivants : diluant pour peinture, accélérateur de colle cyanoacrylate, déliant de colle cyanoacrylate et acétone. Ne laissez pas ces produits chimiques entrer en contact avec les couleurs du revêtement et des pièces en plastique.

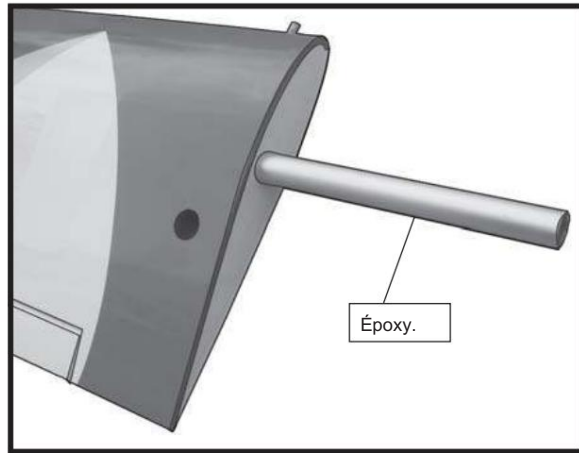
ASSEMBLAGE DE L'AILE.

REMARQUE : Nous recommandons fortement d'utiliser de l'époxy pendant 30 minutes car il est plus résistant et offre plus de temps de travail, permettant au constructeur d'aligner correctement les pièces. L'utilisation d'époxy à durcissement rapide lors de l'assemblage des moitiés d'aile pourrait entraîner le séchage de la colle avant que les moitiés d'aile ne soient correctement alignées, ce qui pourrait entraîner une défaillance de la section centrale de l'aile pendant le vol.

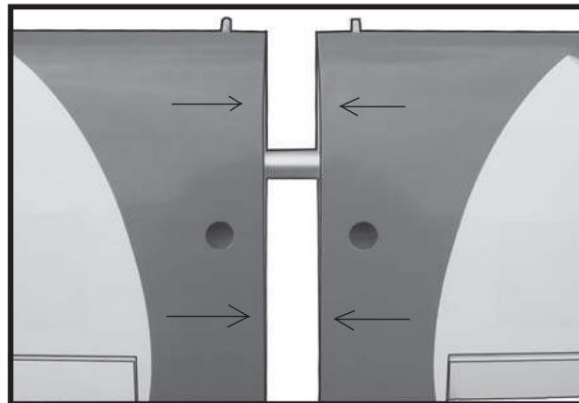
3 1) Testez l'ajustement du tube d'aile dans chaque moitié d'aile. Le corset doit glisser facilement jusqu'à la ligne centrale que vous avez dessinée. Sinon, utilisez du papier de verre grain 220 avec un bloc de ponçage et poncez les bords et les extrémités du support jusqu'à ce qu'il soit correctement ajusté.



3 2) Retirez le renfort lorsque vous êtes satisfait de son ajustement dans chaque moitié d'aile. Enduire les deux côtés d'une moitié du renfort dièdre avec de l'époxy pendant 30 minutes. Ensuite, versez un peu d'époxy dans la boîte dièdre d'un panneau d'aile. Assurez-vous de couvrir le haut et le bas ainsi que les côtés du renfort dièdre. Utilisez suffisamment d'époxy pour combler les lacunes.



Faites glisser délicatement les deux moitiés d'aile ensemble et appuyez-les fermement l'une contre l'autre, permettant à l'excédent d'époxy de s'écouler. Il ne doit y avoir aucun espace entre les moitiés d'aile. Utilisez de l'alcool à friction et une tour de papier pour nettoyer tout excès d'époxy.

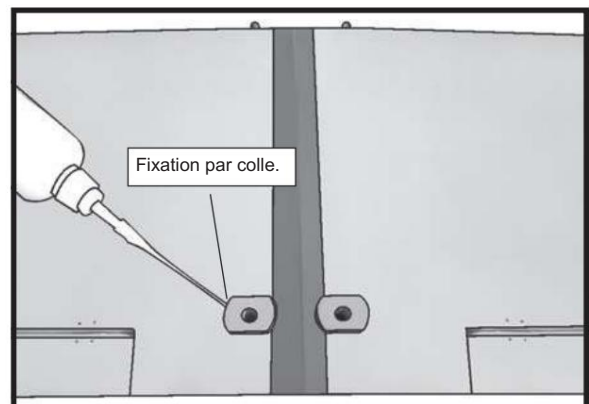
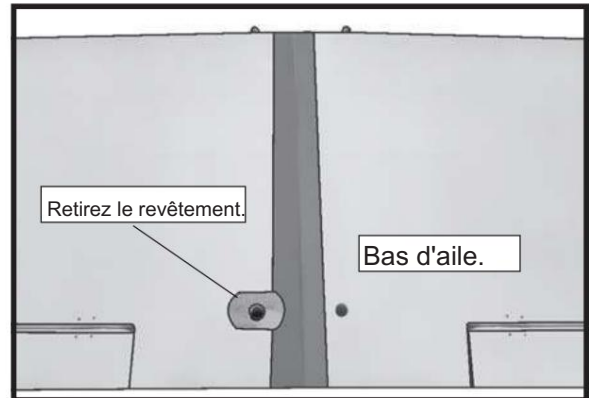


Appliquez du ruban de masquage au niveau de la jonction de l'aile pour maintenir les moitiés d'aile ensemble en toute sécurité.



3 3) Décollez le support de la bande de revêtement autocollante. Appliquez la bande sur la partie centrale de l'aile en commençant par le bord de fuite inférieur. Enroulez la bande tout autour de l'aile jusqu'à ce qu'elle rejoigne le bord de fuite.

Coupez toute bande excédentaire.



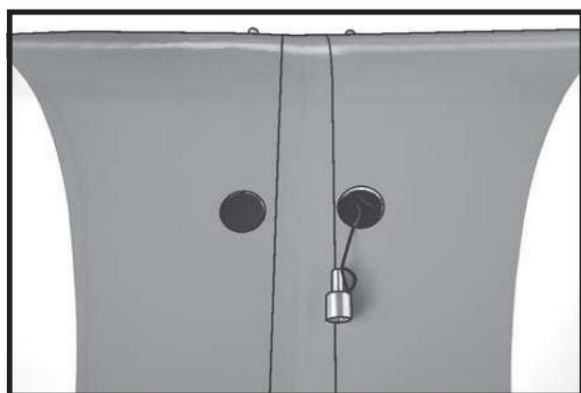
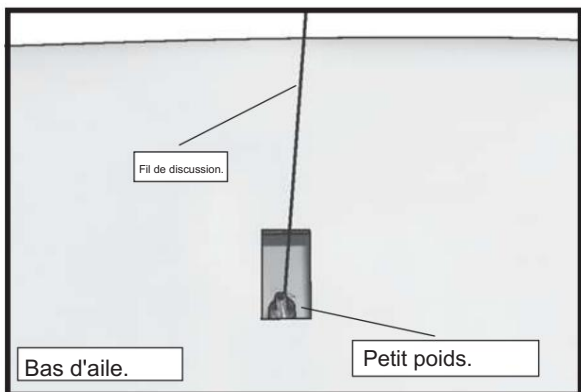
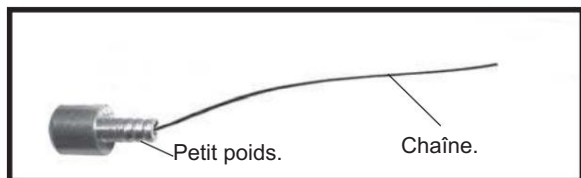
INSTALLATION DES SERVOS D'AILERON.



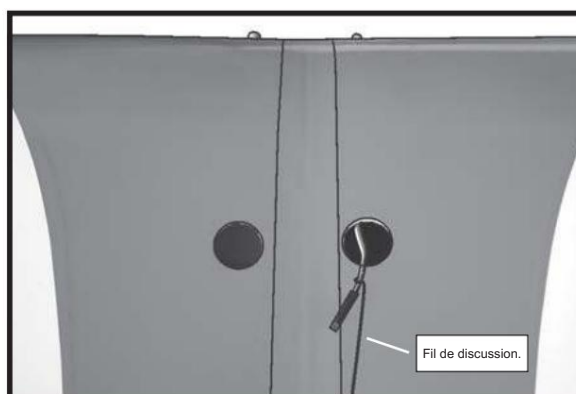
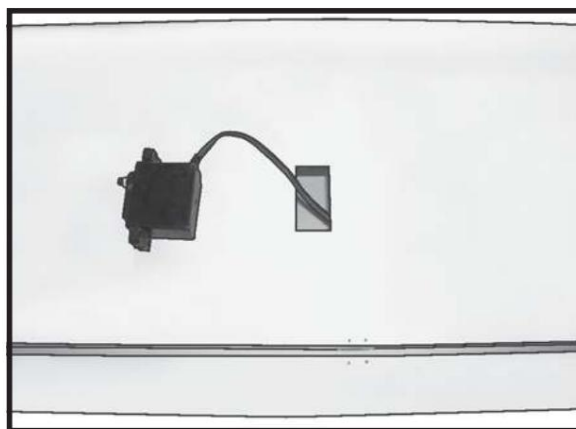
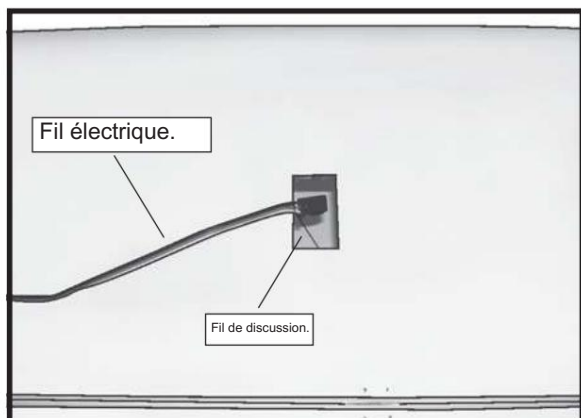
3 1) Installez les œillets en caoutchouc et les pinces en laiton sur le servo d'aileron. Testez l'ajustement du servo dans le support de servo d'aileron.

! Étant donné que les tailles des servos diffèrent, vous devrez peut-être ajuster la taille de l'ouverture prédécoupée dans le support. Les encoches sur les côtés du support permettent le passage du câble du servo.

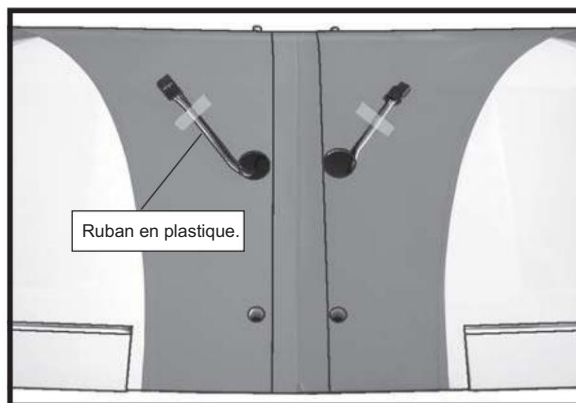
3 2) À l'aide d'un petit poids (le capteur de carburant lesté fonctionne bien) et d'un fil, faites passer la corde à travers l'aile comme indiqué.



3 3) Fixez le câble du servo au servo d'aileron.
Attachez la corde au fil du servo et enfoncez-la soigneusement dans l'aile. Une fois que tu as passé le fil dans l'aile, retirez le chaîne afin qu'il puisse être utilisé pour l'autre fil de servo.



3 4) Attachez le câble du servo à l'aile pour éviter qu'il ne retombe dans l'aile.



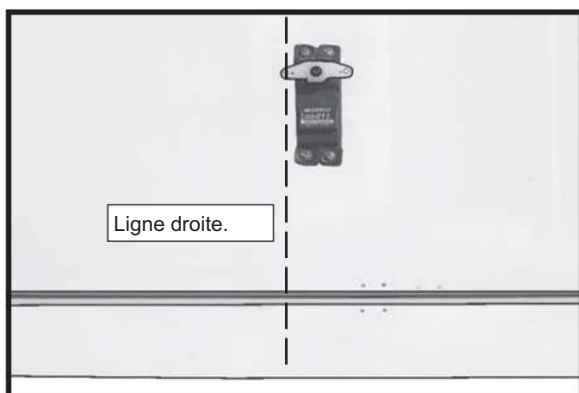
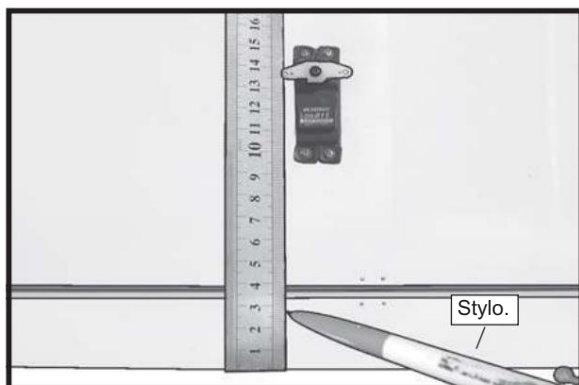
3 5) Réinstallez le servo dans le support de servo et fixez le servo en place à l'aide du bois vis fournies avec votre système radio.



Répétez la procédure pour l'autre moitié de l'aile.

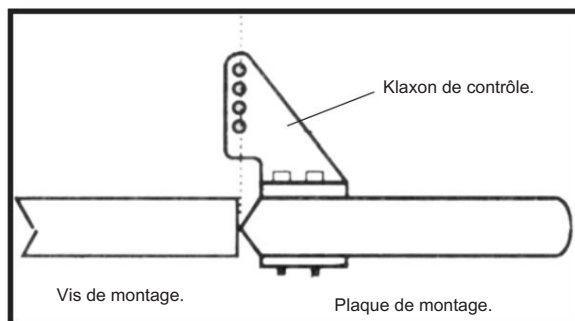
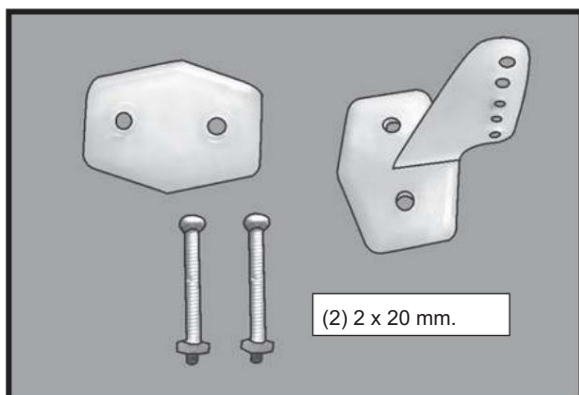
LIAISON D'AILERON.

3 1) À l'aide d'une règle et d'un stylo, tracez une ligne droite comme sur l'image ci-dessous.



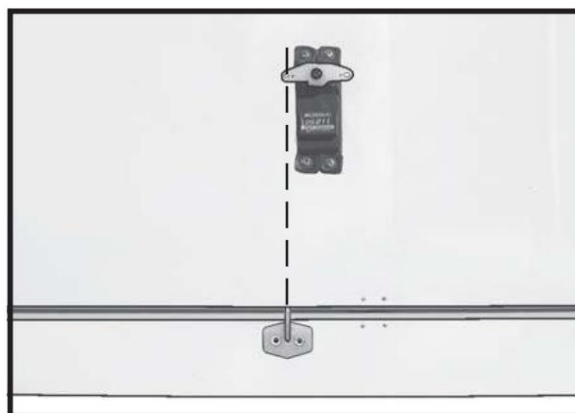
3 2) Localisez les deux klaxons de commande en nylon, les deux plaques arrière des klaxons de commande en nylon et quatre vis à métaux.

3 3) Positionnez le guignol de l'aileron sur la face inférieure de l'aileron. Les trous de fixation de la chape doivent être positionnés sur la ligne de charnière.



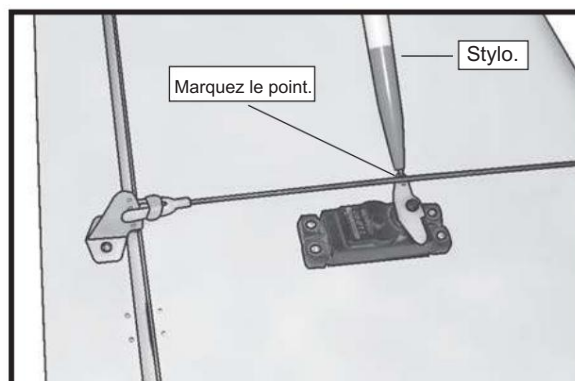
3 4) En utilisant un foret de 1 mm et les guignols de commande comme guide, percez les trous de montage à travers les moitiés d'aileron.

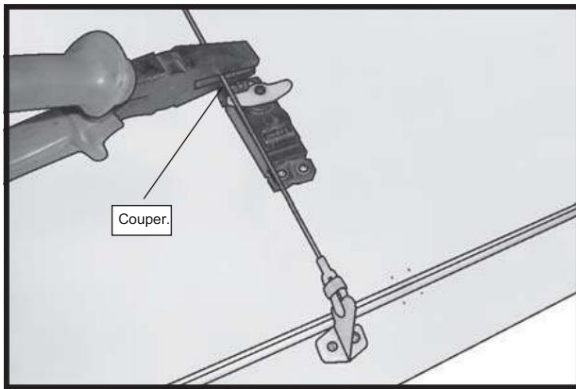
3 5) Montez les guignols de commande en insérant les vis dans les bases des guignols de commande et les moitiés d'aileron, puis dans les plaques arrière de montage. Ne serrez pas trop les vis, sinon les plaques arrière pourraient écraser le bois.



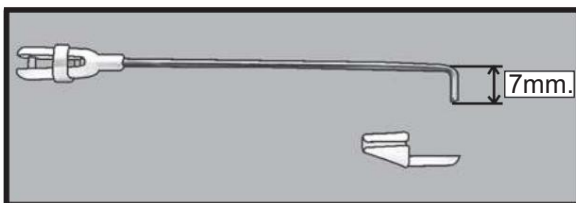
3 6) Vissez un guignol de commande réglable en nylon sur chaque tige de commande d'aileron. Enfillez les cornes jusqu'à ce qu'elles affleurent les extrémités des tiges de commande.

3 7) Avec le servo d'aileron centré et l'aileron même avec le bord de fuite de l'aile, fixez la chape au guignol de commande. Marquez le fil de commande à l'endroit où il traverse le trou du bras de servo.

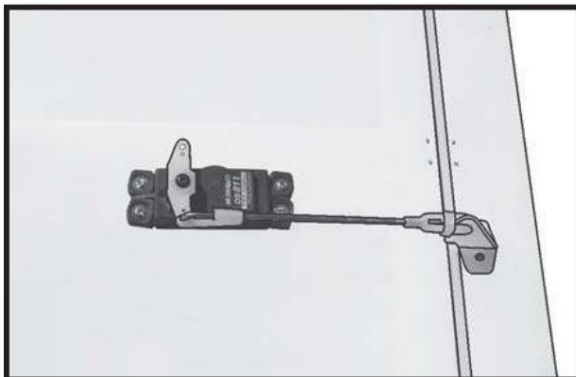




3 8) Faites un coude à 90 degrés au niveau de la marque et coupez l'excédent de fil en laissant 10 mm au-delà du coude.

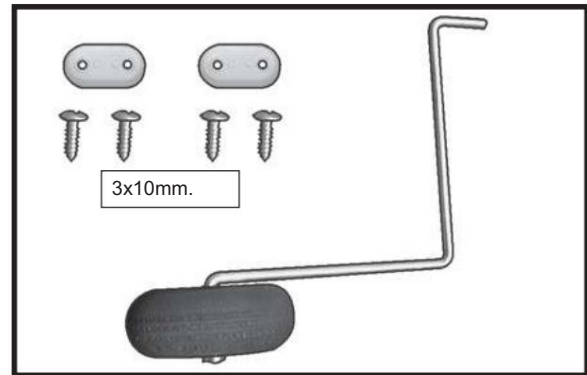


3 9) Connectez la tringlerie comme indiqué et fixez le fil de commande avec un serre-fil.



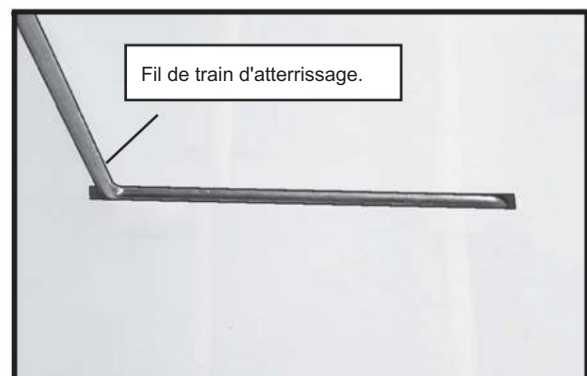
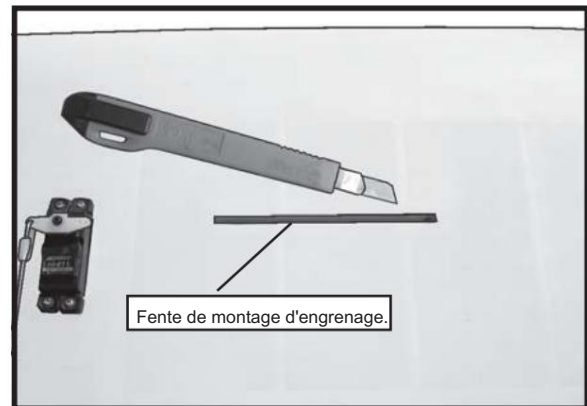
Répétez la procédure pour l'autre servo d'aileron.

INSTALLATION DES FILS DE L'ENGRENAGE PRINCIPAL.



3 1) À l'aide d'un couteau à modeler, retirez le revêtement des deux fentes de montage du train principal situées au bas de l'aile.

3 2) Insérez le coude à 90° d'un fil d'engrenage principal dans le trou pré-percé d'une fente de montage.

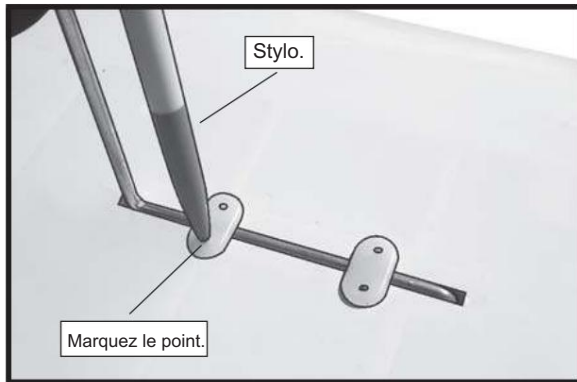


3 3) Le fil du train d'atterrissage est maintenu en place à l'aide de deux sangles en nylon du train d'atterrissage et de quatre vis à bois de 3 mm x 10 mm.

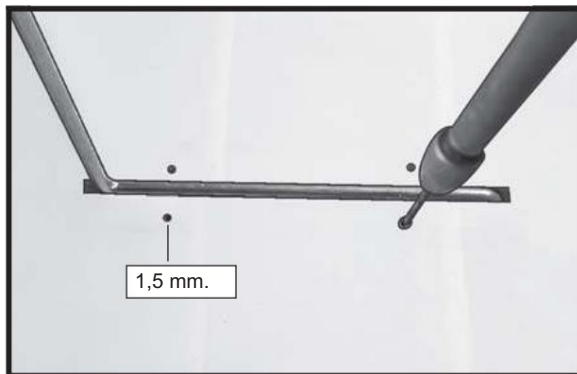


Les sangles doivent être situées à égale distance des extrémités intérieure et extérieure du fil.

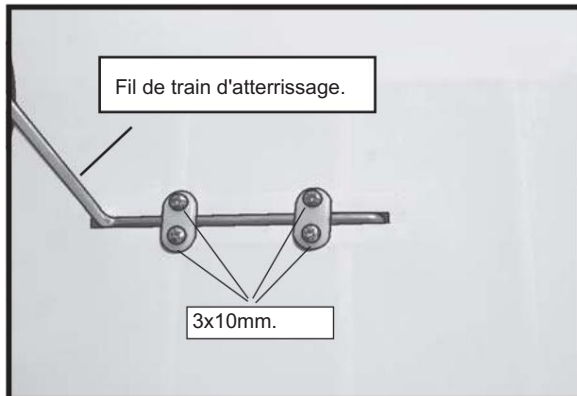
3 4) En utilisant les deux sangles du train d'atterrissage comme guide, marquez les emplacements des quatre vis de montage 3 x 10 mm sur la surface de l'aile.



3 5) Retirez les deux sangles et le fil d'engrenage. Percez quatre trous pilotes de 1,5 mm dans l'aile pour les vis à bois.

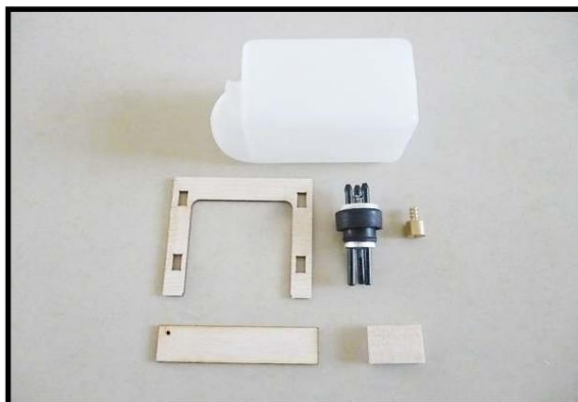


Attention à ne pas percer le haut de l'aile !



3 6) Réinstallez le fil d'engrenage et installez les sangles à l'aide des quatre vis à bois 3 x 10 mm. Serrez complètement les vis pour fixer le fil d'engrenage en place.

RÉSERVOIR D'ESSENCE.

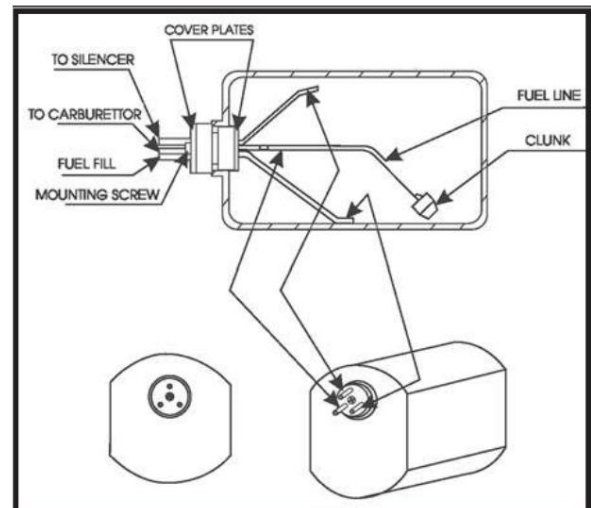


INSTALLATION DE L'ENSEMBLE BUTÉE.

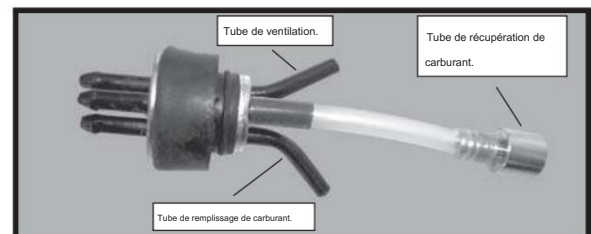
3 1) À l'aide d'un couteau à modeler, coupez soigneusement la partie arrière de l'un des deux tubes en nylon en laissant 1/2" dépasser de l'arrière du bouchon. Ce sera le tube de récupération de carburant.

3 2) À l'aide d'un couteau à modeler, coupez une longueur de conduite de carburant en silicone (non incluse) à 2-1/4" de long. Connectez une extrémité de la conduite au collecteur de carburant lesté et l'autre extrémité au tube de prélèvement en nylon.

3 3) Pliez soigneusement le deuxième tube en nylon à un angle de 45°. Ce tube est le tube de ventilation.



3 4) Chauffez soigneusement le tube de ventilation à l'aide d'un pistolet thermique ou d'un briquet pour régler de manière permanente l'angle du tube.



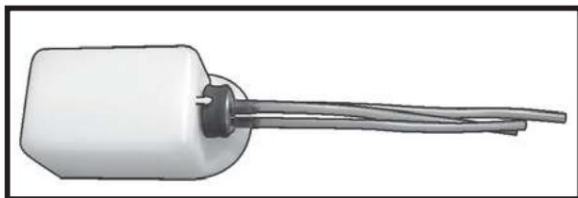
Lorsque le bouchon est installé dans le réservoir, le haut du tube de ventilation doit reposer juste en dessous de la surface supérieure du réservoir. Il ne doit pas toucher le haut du réservoir.

3 5) Testez l'ajustement de l'ensemble de bouchon dans le réservoir. Il peut être nécessaire de retirer une partie des solins autour de l'ouverture du réservoir à l'aide d'un couteau à modeler. Si un clignotant est présent, assurez-vous qu'aucun ne tombe dans le réservoir.

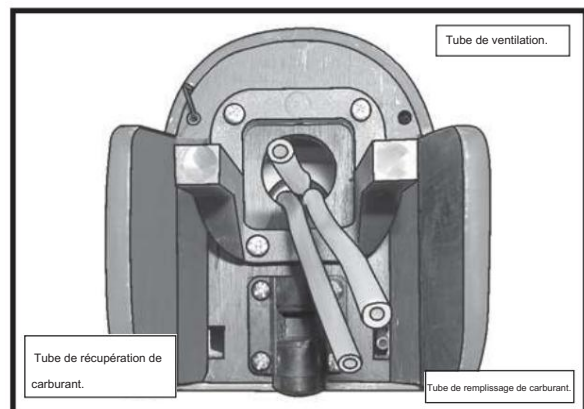
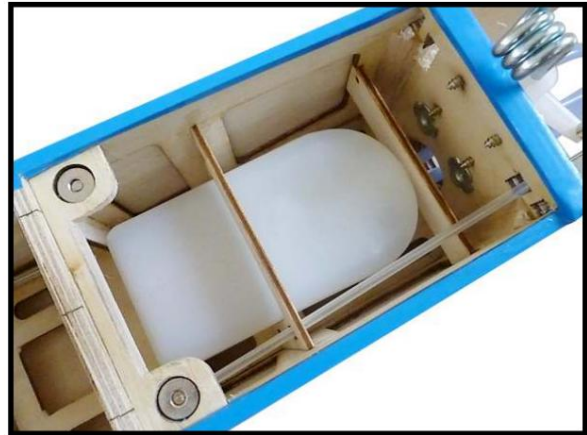
3 6) Une fois l'ensemble de butée en place, le ramasseur lesté doit reposer à environ 3/8" de l'arrière du réservoir et se déplacer librement à l'intérieur du réservoir. Le haut du tube de ventilation doit reposer juste en dessous du haut du réservoir. Il ne doit pas toucher le haut du réservoir.

3 7) Une fois satisfait de l'alignement de l'ensemble de butée, serrez la vis à métaux de 3 mm x 20 mm jusqu'à ce que la butée en caoutchouc se dilate et scelle l'ouverture du réservoir. Ne serrez pas trop l'ensemble car cela pourrait provoquer la rupture du réservoir.

À l'aide d'un couteau à modeler, coupez une longueur de conduite de carburant de 20 pouces de long. Connectez une conduite au tube de ventilation et une conduite au tube de récupération de carburant sur le bouchon. Voir photo ci-dessous.



Soufflez à travers les tubes pour vous assurer que les conduites ne se sont pas pliées lors de l'installation.



MONTAGE DU MOTEUR.

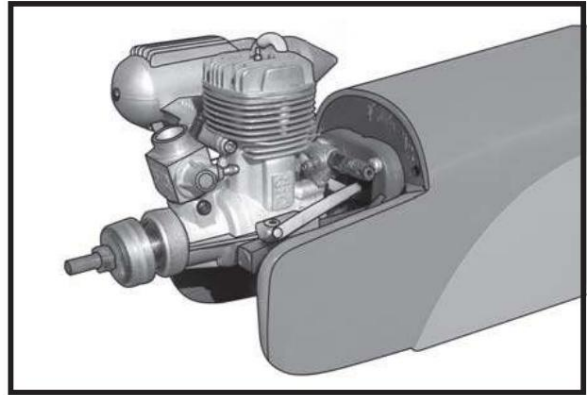
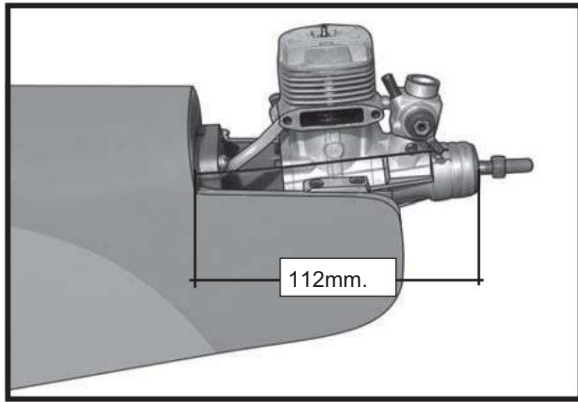
3 1) Installez le boîtier de la tige de poussée à travers le trou pré-percé dans la cloison pare-feu et dans le compartiment du servo. Le boîtier de la tige de poussée doit dépasser de 1/4" au-delà de l'avant du pare-feu.

Faites un coude en Z à 1/4" d'une extrémité de la tige de poussée en fil ordinaire.

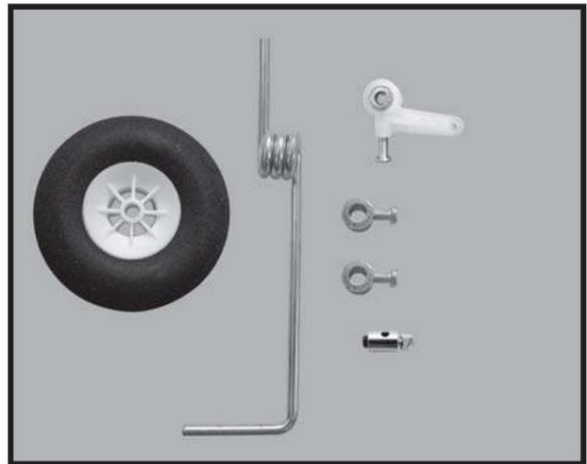
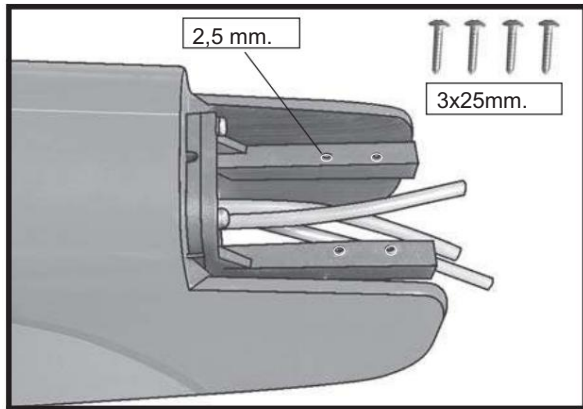
3 2) Placez votre moteur sur le support moteur. Ajustez le moteur au centre des bords du carter moteur.

3 3) Lorsque vous êtes satisfait de l'alignement, marquez les emplacements du support moteur.

3 4) Déposer le moteur. À l'aide d'un foret, percez les trous de montage à travers le support moteur aux quatre emplacements marqués.

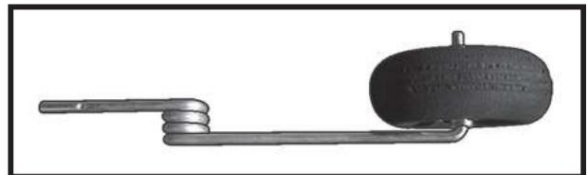


INSTALLATION DU ENGRENAGE NEZ.

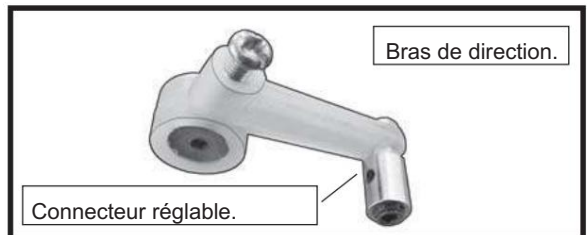
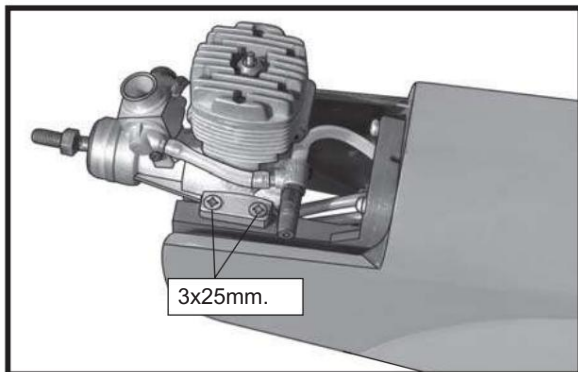


3 5) Boulonnez le moteur au support moteur à l'aide des quatre vis à métaux. Vérifiez à nouveau que toutes les vis sont bien serrées avant de continuer.

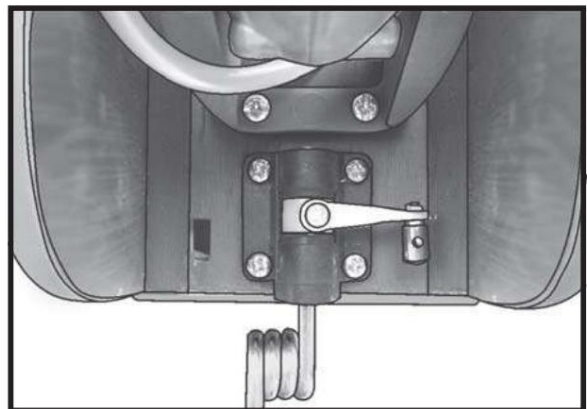
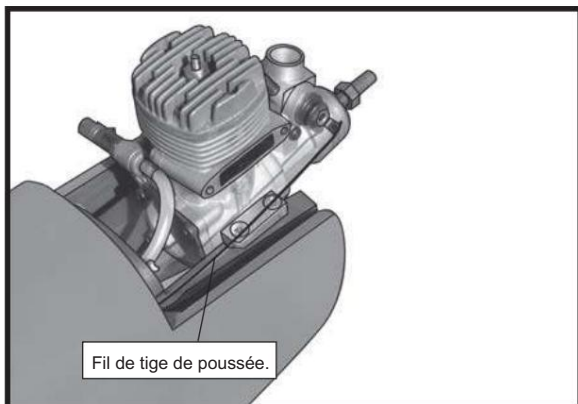
3 6) Fixez le coude en Z du fil de la tige de poussée au bras d'accélérateur du carburateur.



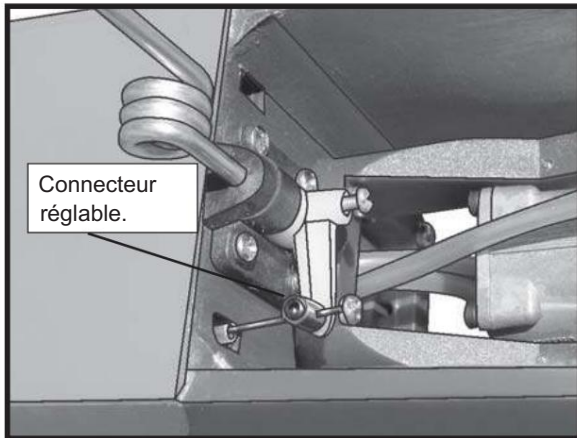
Installation du bras de direction comme ci-dessous.



Ajustez le bras de direction du train avant jusqu'à ce que le bras soit parallèle au mur coupe-feu.



Installez le fil de la tige de poussée comme indiqué.

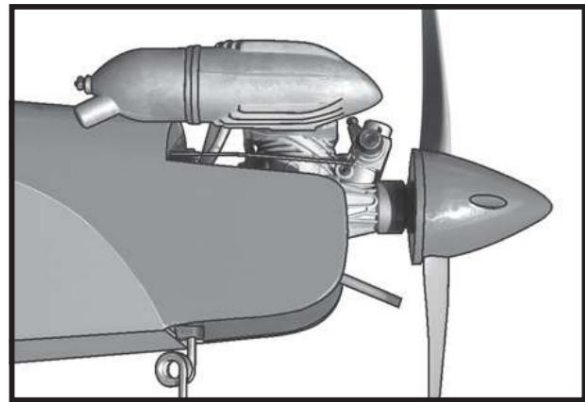
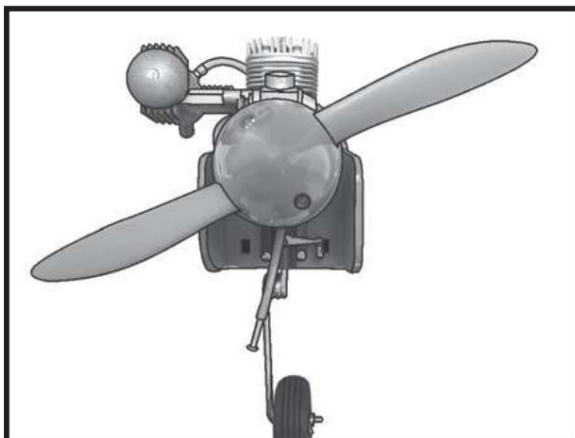
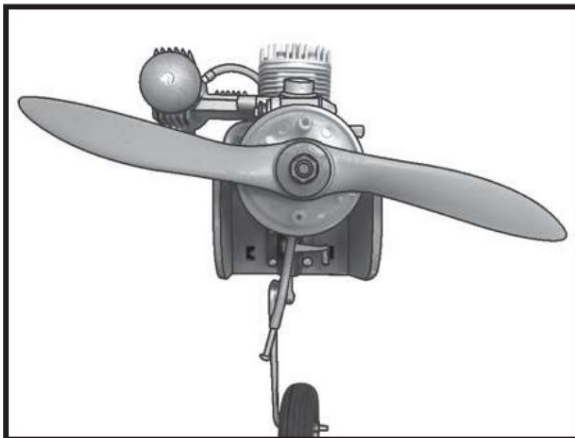


INSTALLATION DU SPINNER.

Installez la plaque arrière du cône, l'hélice et le cône du cône. Le cône rotatif est maintenu en place à l'aide de deux vis à bois de 3 x 15 mm.



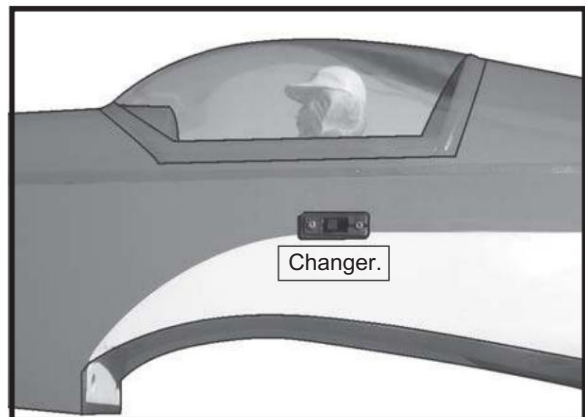
L'hélice ne doit toucher aucune partie du cône tournant. Si c'est le cas, utilisez un couteau à modeler bien aiguisé et coupez soigneusement le cône rotatif à l'endroit où l'hélice entre en contact avec lui.



REMARQUE : SI VOUS ASSEMBLEZ AVEC UN MOTEUR ÉLECTRIQUE, VEUILLEZ VOIR LA PAGE 16.

INSTALLATION DU COMMUTATEUR.

3 1) Installez l'interrupteur dans le trou prédécoupé sur le côté du fuselage. Utilisez les deux vis fournies avec l'interrupteur pour le fixer en place.



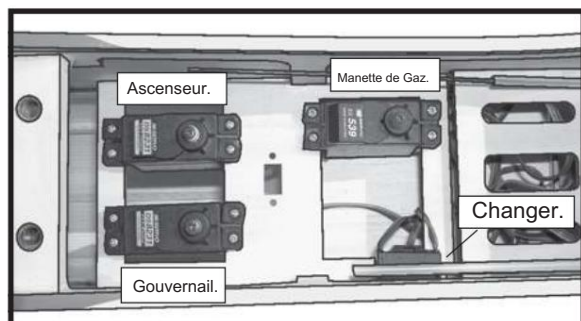
INSTALLATION DES SERVOS DU FUSELAGE.



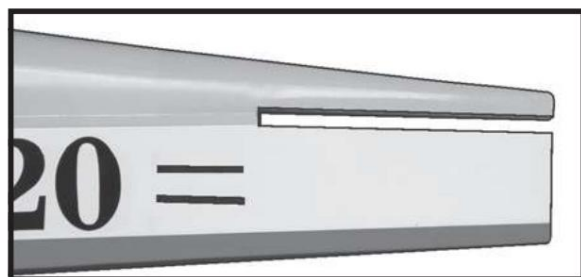
3 1) Installez les œillets en caoutchouc et les pinces en laiton sur les servos de profondeur, de gouvernail et d'accélérateur. Testez l'ajustement des servos dans le plateau de servo préinstallé. Étant donné que la taille des servos diffère, vous devrez peut-être ajuster la taille des ouvertures prédécoupées dans le plateau.

Fixez les servos avec les vis fournies par votre système radio.

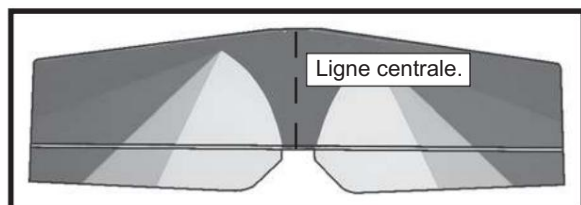
3 2) Positionnez les servos dans le plateau de servos avec les arbres de sortie orientés comme indiqué ci-dessous. Percez des trous pilotes de 1/16" à travers le plateau pour chacune des vis de montage.



STABILISATEUR HORIZONTAL.

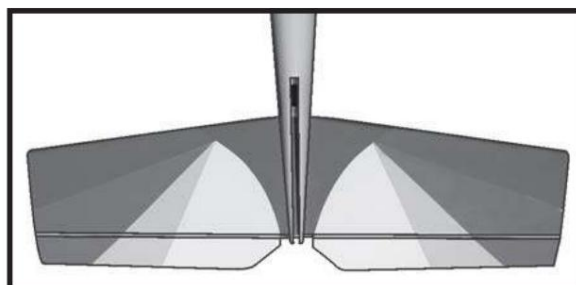


31) À l'aide d'une règle et d'un stylo, localisez la ligne médiane du stabilisateur horizontal, au niveau du bord de fuite, et placez une marque. Utilisez un triangle et étendez cette marque, de l'arrière vers l'avant, sur le dessus du stabilisateur. Prolongez également cette marque à l'arrière du bord de fuite du stabilisateur.

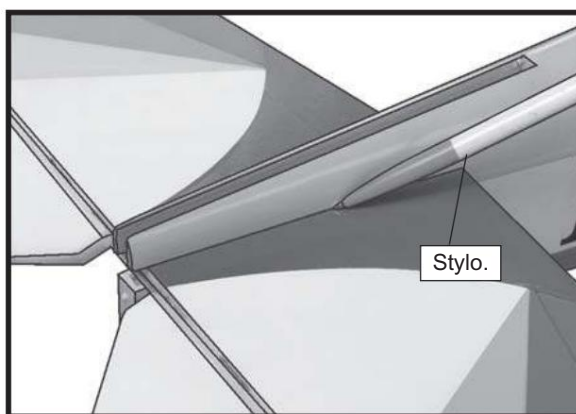


3 2) À l'aide d'un couteau à modeler, retirez soigneusement le revêtement recouvrant la fente de montage du stabilisateur vertical en haut du fuselage.

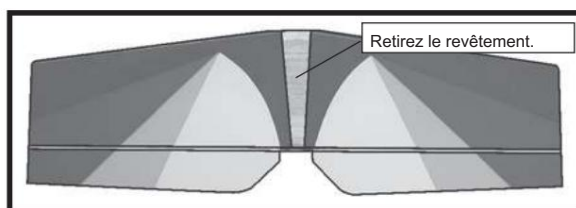
3 3) Faites glisser le stabilisateur en place dans la fente prédécoupée à l'arrière du fuselage. Le stabilisateur doit être poussé fermement contre l'avant de la fente.



3 4) Une fois le stabilisateur fermement maintenu en place, utilisez un stylo et tracez des lignes sur le stabilisateur à l'endroit où celui-ci et les côtés du fuselage se rejoignent. Faites cela sur les côtés droit et gauche ainsi que sur le haut et le bas du stabilisateur.



3 5) Retirez le stabilisateur. En utilisant les lignes que vous venez de tracer comme guide, retirez soigneusement le revêtement entre elles à l'aide d'un couteau à modeler.

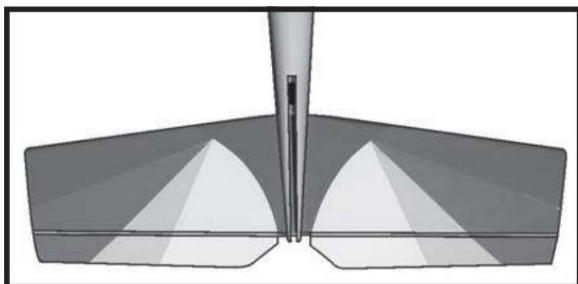


Lorsque vous coupez le revêtement pour le retirer, coupez avec juste assez de pression pour couper uniquement le revêtement lui-même. Couper la structure du balsa peut l'affaiblir.

3 6) À l'aide d'un couteau à modeler, retirez soigneusement le revêtement qui recouvre les côtés de la plate-forme de montage du stabilisateur dans le fuselage. Retirez le revêtement du haut et du bas des côtés de la plate-forme.

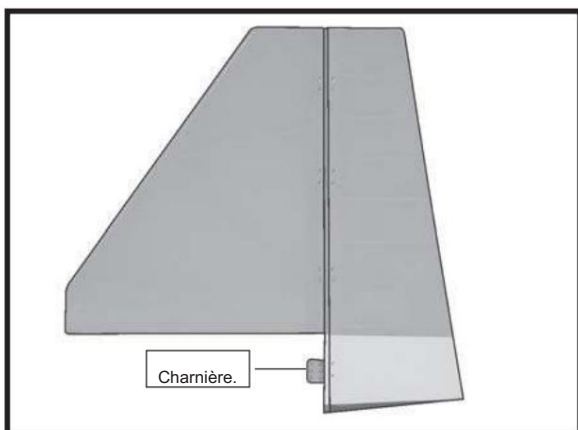
3 7) Lorsque vous êtes sûr que tout est correctement aligné, mélangez une quantité généreuse de 30 Minute Epoxy. Appliquez une fine couche sur le haut et le bas de la zone de montage du stabilisateur et sur les côtés de la plate-forme de montage du stabilisateur dans le fuselage. Faites glisser le stabilisateur en place et réalignez-le. Vérifiez à nouveau toutes vos mesures avant que l'époxy ne durcisse.

Maintenez le stabilisateur en place avec des épingles en T ou du ruban adhésif et retirez tout excès d'époxy à l'aide d'une serviette en papier et d'alcool à friction.

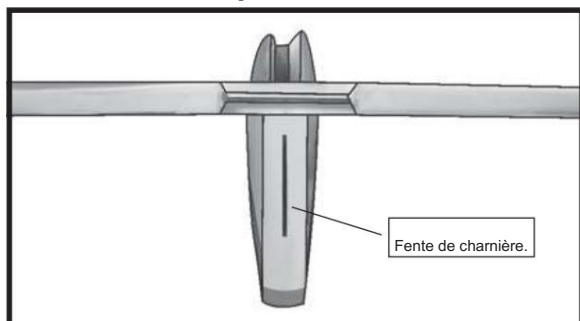


3 8) Une fois l'époxy complètement durci, retirez le ruban de masquage ou les broches en T utilisés pour maintenir le stabilisateur en place. Inspectez soigneusement les joints de colle. Utilisez plus d'époxy pour combler les vides qui pourraient exister et qui n'ont pas été comblés auparavant et nettoyez l'excédent à l'aide d'une serviette en papier et d'alcool à friction.

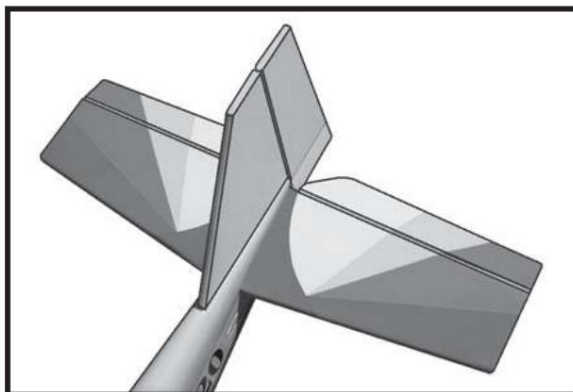
INSTALLATION DU STABILISATEUR VERTICAL.



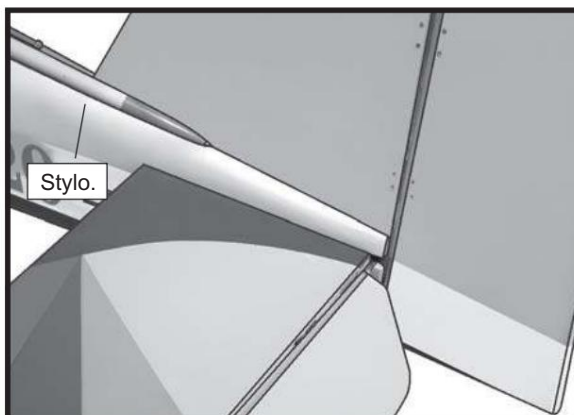
3 1) À l'aide d'un couteau à modeler, retirez le revêtement de la fente de charnière prédécoupée découpée dans la partie inférieure arrière du fuselage. Cette fente accepte la charnière inférieure du gouvernail.



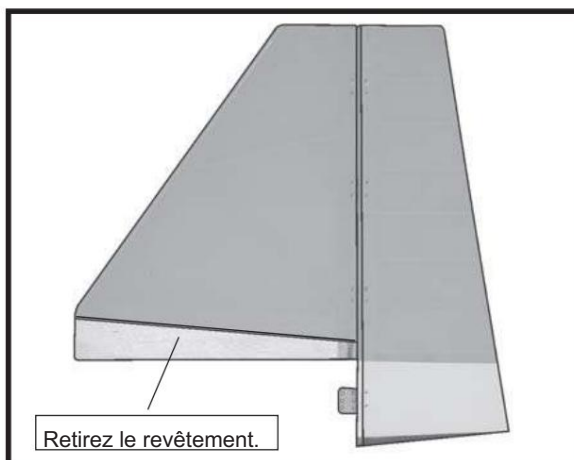
3 2) Faites glisser le stabilisateur vertical dans la fente située en haut du fuselage. Le bord arrière du stabilisateur doit affleurer le bord arrière du fuselage et la charnière inférieure du gouvernail doit s'engager dans la fente de charnière prédécoupée dans le bas du fuselage. Le bord inférieur du stabilisateur doit également être fermement poussé contre le haut du stabilisateur horizontal.



3 3) Tout en maintenant fermement le stabilisateur vertical en place, utilisez un stylo et tracez une ligne de chaque côté du stabilisateur vertical à l'endroit où il rencontre le haut du fuselage.



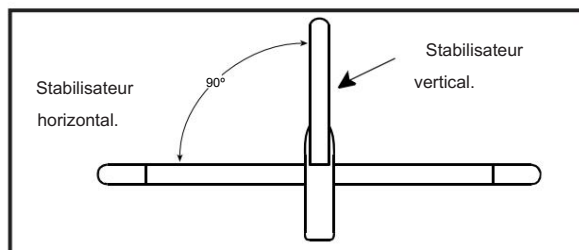
3 4) Retirez le stabilisateur. À l'aide d'un couteau à modeler, retirez le revêtement situé sous les lignes que vous avez tracées.





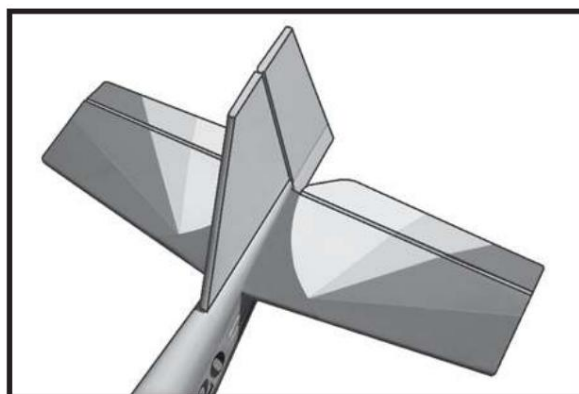
Lorsque vous coupez le revêtement pour le retirer, coupez avec juste assez de pression pour couper uniquement le revêtement lui-même. Couper la structure du balsa peut l'affaiblir.

3 5) Remettez le stabilisateur vertical en place. À l'aide d'un triangle, vérifiez que le stabilisateur vertical est aligné à 90° par rapport au stabilisateur horizontal.



3 6) Lorsque vous êtes sûr que tout est correctement aligné, mélangez une quantité généreuse de 30 Minute Epoxy. Appliquez une fine couche sur la fente de montage située en haut du fuselage ainsi que sur les côtés et le bas de la zone de montage du stabilisateur vertical. Appliquez de l'époxy sur les bords inférieur et supérieur du bloc de remplissage ainsi que sur la charnière inférieure.

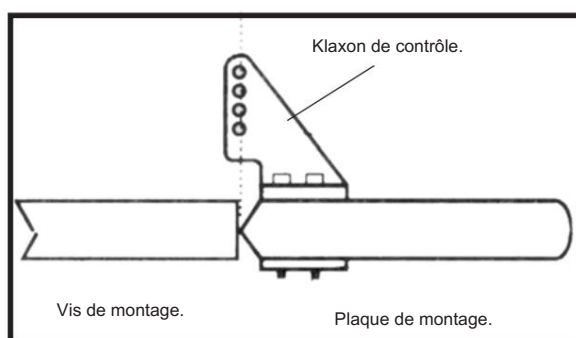
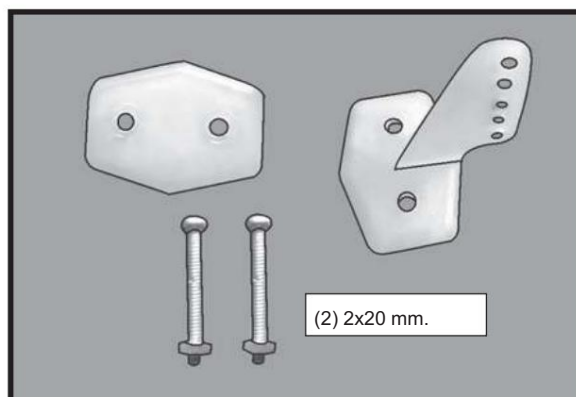
Mettez le stabilisateur en place et réalignez-le. Vérifiez à nouveau toutes vos mesures avant le durcissement de l'époxy. Maintenez le stabilisateur en place avec des épingles en T ou du ruban-cache et retirez tout excès d'époxy à l'aide d'une serviette en papier et d'alcool à friction. Laissez l'époxy durcir complètement avant de continuer.



INSTALLATION DU KLAXON DE COMMANDE.

3 1) Localisez les klaxons de commande en nylon, les plaques arrière des klaxons de commande en nylon et les vis à métaux.

3 2) La position du klaxon de commande de l'ascenseur sur le côté gauche de l'ascenseur. Les trous de fixation de la chape doivent être positionnés sur la ligne de charnière.

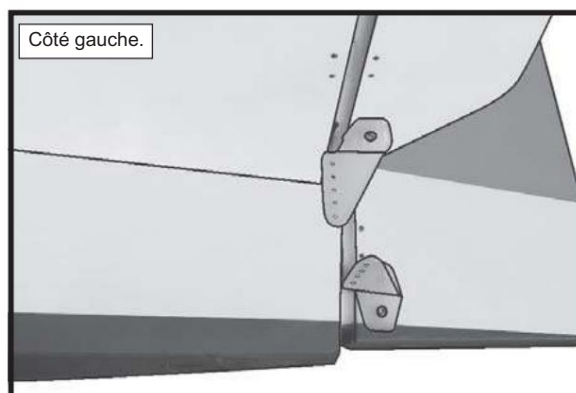


3 3) En utilisant un foret de 2 mm et les guignols de commande comme guide, percez les trous de montage à travers les moitiés de l'élévateur.

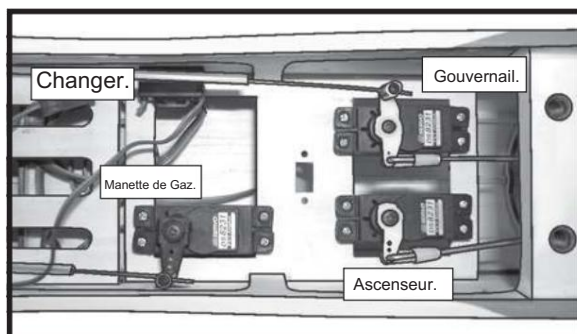
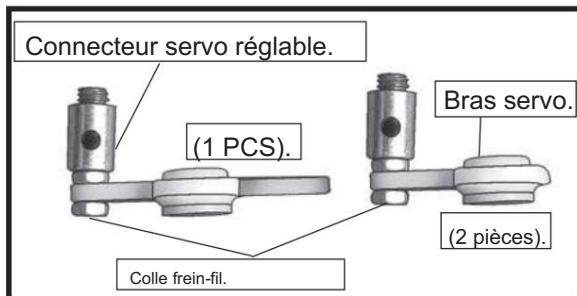
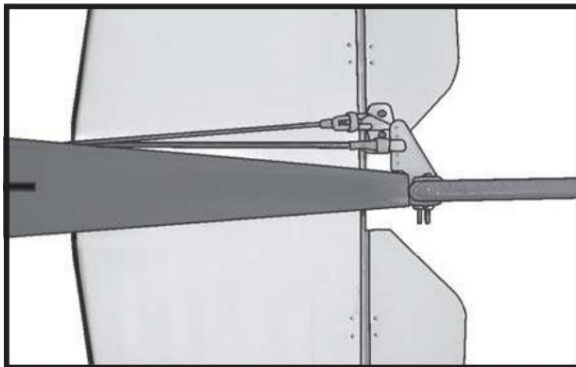
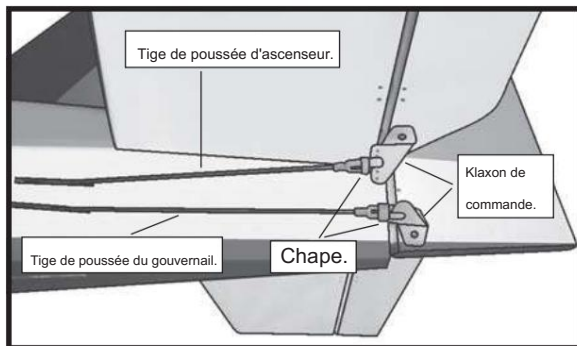
3 4) Montez ensuite les guignols de commande dans les plaques arrière de montage. Ne serrez pas trop les vis, sinon les plaques arrière pourraient écraser le bois.

3 5) Positionner le palonnier sur le côté gauche de l'avion.

3 6) Installez le klaxon de commande du gouvernail en utilisant la même méthode que pour les guignols de commande de profondeur.



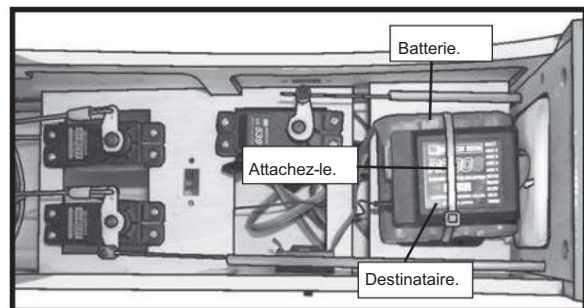
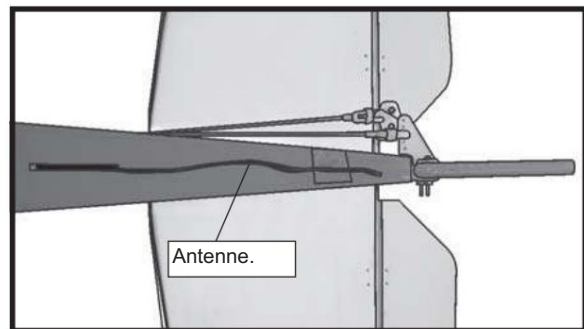
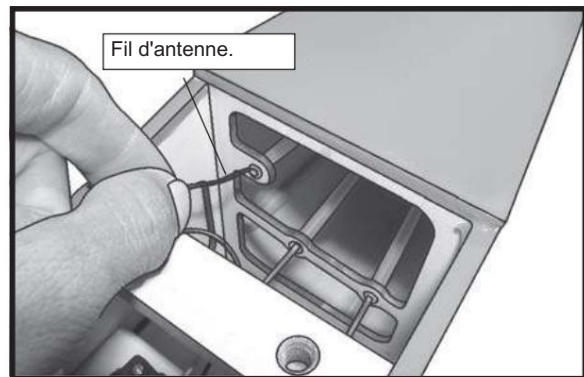
INSTALLATION DE TIGE DE POUSSÉE DE Gouvernail D'ASCENSEUR.



INSTALLATION DU RÉCEPTEUR ET DE LA BATTERIE.

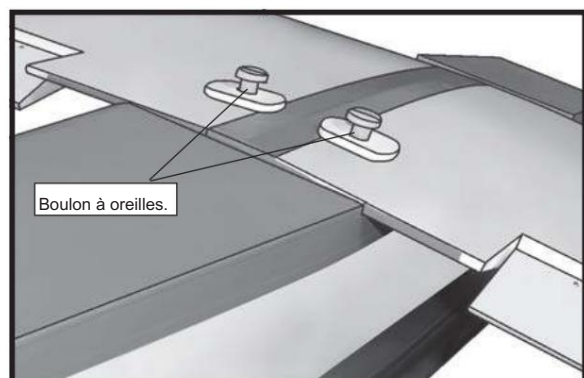
3 1) Branchez les cinq fils du servo et le fil de l'interrupteur dans le récepteur. Branchez également le câble de la batterie dans l'interrupteur.

3 2) Enveloppez le récepteur et la batterie dans du caoutchouc mousse de protection pour les protéger des vibrations.



AILE DE FIXATION - FUSELAGE.

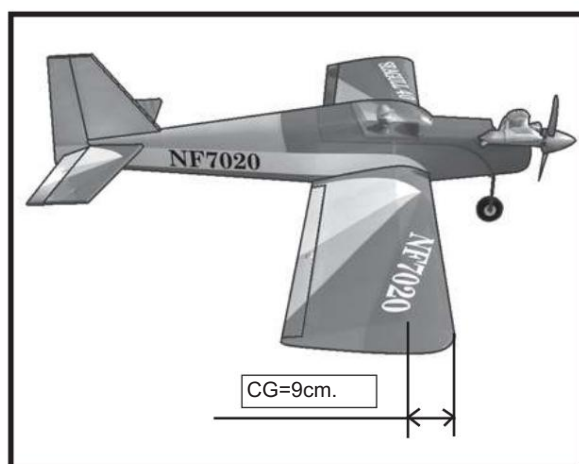
Voir photo ci-dessous :



ÉQUILIBRAGE.

3 1) Il est essentiel que votre avion soit correctement équilibré. Un mauvais équilibre entraînera une perte de contrôle de votre avion et un crash. Le centre de gravité est situé à 9 cm en arrière du bord d'attaque de l'aile, mesuré au bout de l'aile.

32) Si le nez de l'avion tombe, l'avion est le nez lourd. Pour corriger ce premier mouvement, le batterie plus en arrière dans le fuselage. Si ce n'est pas possible ou ne corrige pas le problème, collez petites quantités de plomb sur le fuselage côtés sous le stabilisateur horizontal. Si la queue de l'avion tombe, l'avion a une queue lourde. À corriger cela, déplacez la batterie et le récepteur pendant salle ou si cela n'est pas possible, collez du poids sur le pare-feu. Lorsqu'il est correctement équilibré, l'avion doit être à niveau ou légèrement piqué. quand vous le soulevez avec vos doigts.



LANCEMENTS DE CONTRÔLE.

31) Nous vous recommandons fortement de configurer le SEAGULL 40 utilisant les lanceurs de contrôle répertoriés à droite. Nous avons répertoriés les lanceurs de contrôle pour les deux Low Rate (vol d'essai initial) et High Rate (voltige aérienne).

32) Allumez le système radio et avec le les volets compensateurs de l'émetteur sont au point mort, au centre les gouvernes en effectuant des réglages aux chapes ou aux connecteurs de servo réglables. Les bras de servo doivent également être centrés.

3 3) Lorsque la gouverne de profondeur, le gouvernail et l'aileron les gouvernes sont centrées, utilisez une règle et vérifiez la quantité de lancer de contrôle dans chaque surface. Les lanceurs de contrôle doivent être mesuré au point le plus large de chaque surface !

VOL INITIAL/VOL SPORTIF

Ailerons :	3/8" en haut	3/8" vers le bas
Ascenseur:	3/8" en haut	3/8" vers le bas
Gouvernail:	1/2" à droite	1/2" restant

VOL voltige

Ailerons :	1/2" vers le	1/2" vers le bas
Ascenseur:	haut 5/8" vers	5/8" vers le bas
Gouvernail:	le haut 1" à droite	1" restant

N'utilisez pas les réglages de voltige pour vol d'essai initial ou vol sportif.

3 4) En éloignant la position du klaxon réglable de la gouverne, vous diminuerez la quantité de lancer de cela surface de contrôle. Déplacer le klaxon de commande réglable vers la surface de contrôle augmentera la quantité de projection.

PRÉPARATION DU VOL.

3A) Vérifiez le fonctionnement et le sens de la gouverne de profondeur, le gouvernail, les ailerons et la manette des gaz.

3 B) Branchez votre système radio conformément aux suivez les instructions du fabricant et allumez tout.

3 C) Vérifiez d'abord l'ascenseur. Tirez sur le manche d'ascenseur. Les moitiés d'ascenseur devraient déplacer vers le haut. Si ce n'est pas le cas, actionnez l'interrupteur d'inversion de servo de votre émetteur pour changer la direction.

3 D) Vérifiez le gouvernail. En regardant depuis l'arrière de l'avion, déplacez le manche du gouvernail vers le droite. Le gouvernail doit se déplacer vers la droite. Si ça Si ce n'est pas le cas, activez l'interrupteur d'inversion du servo. votre émetteur pour changer la direction.

3 E) Vérifiez l'accélérateur. Déplacer la manette des gaz Le bâton en avant devrait ouvrir le bar-rel du carburateur. Si ce n'est pas le cas, actionnez l'interrupteur d'inversion du servo. sur votre émetteur pour changer la direction.

3 F) De derrière l'avion, regardez le aileron sur la moitié de l'aile droite. Déplacez l'aileron restez à droite. L'aileron droit devrait bouger vers le haut et l'autre aileron devrait descendre. Si ce n'est pas le cas, activez l'interrupteur d'inversion du servo. votre émetteur pour changer la direction.

VÉRIFICATION AVANT LE VOL.

- 1) Chargez complètement les batteries de votre émetteur et de votre récepteur avant votre premier jour de mensonge.
- 2) Vérifiez chaque boulon et chaque joint de colle du SEAGULL 40 pour vous assurer que tout est serré et bien collé.
- 3) Vérifiez à nouveau l'équilibre de l'avion. Faites-le avec le réservoir de carburant vide.
- 4) Vérifiez les gouvernes. Tous doivent avancer dans la bonne direction et ne pas se lier d'aucune façon.
- 5) Si votre émetteur radio est équipé de commutateurs à double débit, vérifiez qu'ils sont sur le réglage le plus bas pour vos premières lumières.
- 6) Vérifiez que les surfaces de contrôle bougent de la quantité appropriée pour les réglages de débit faible et élevé.
- 7) Vérifiez l'antenne du récepteur. Il doit être entièrement déployé et non enroulé à l'intérieur du fuselage.
- 8) Équilibrez correctement l'hélice.
Une hélice déséquilibrée provoquera des vibrations excessives qui pourraient entraîner une panne du moteur et/ou de la cellule.

CONVERSION DE PUISSANCE ÉLECTRIQUE.

- 1) Localisez les éléments nécessaires à l'installation de la conversion d'énergie électrique incluse avec votre modèle.



- 2) Recommandez les éléments nécessaires à l'installation des pièces de conversion d'énergie électrique incluses avec votre modèle.

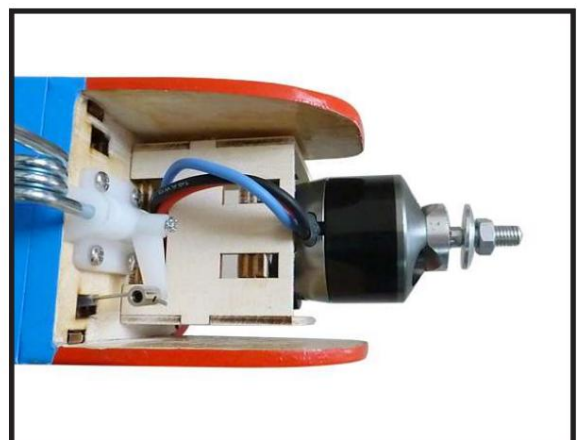
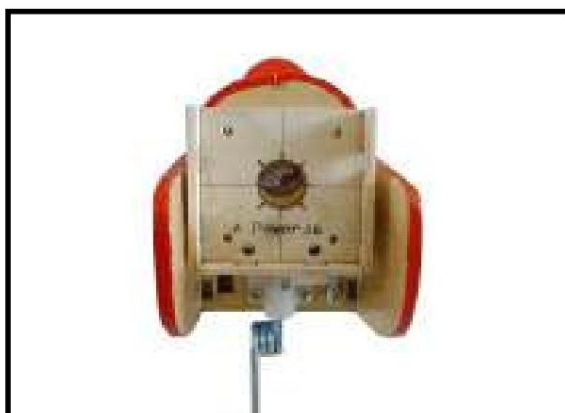
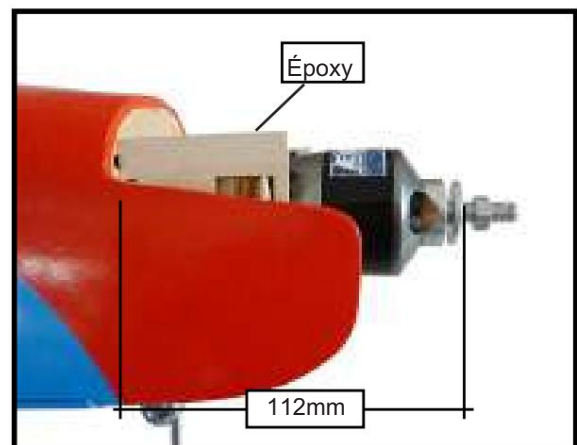
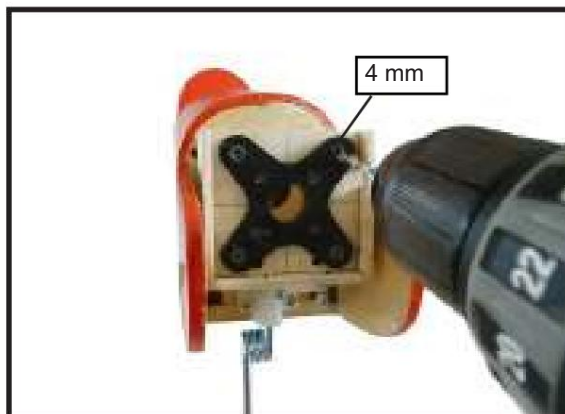
- Moteur : 46-925Watts
- Hélice : 12x8 ~ 14x10
- ESC : 60A
- Lipo 4S-5S

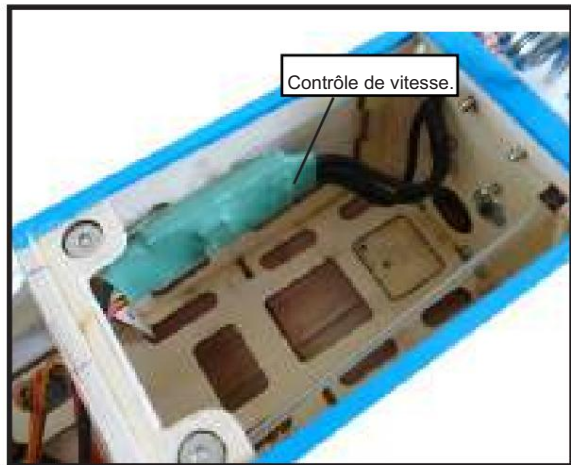
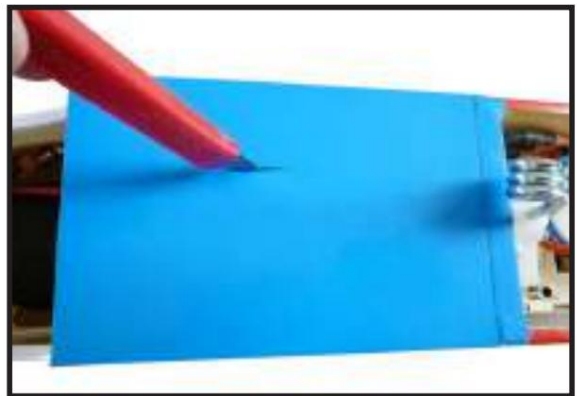
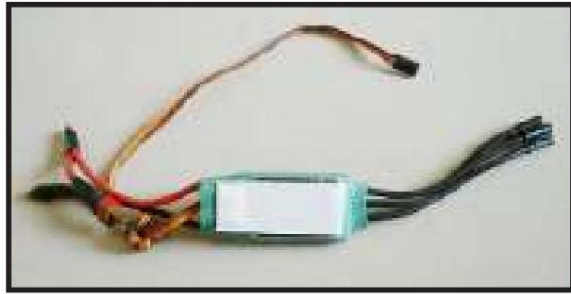
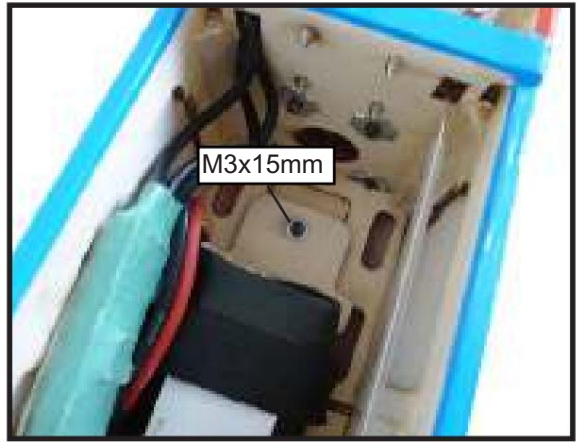
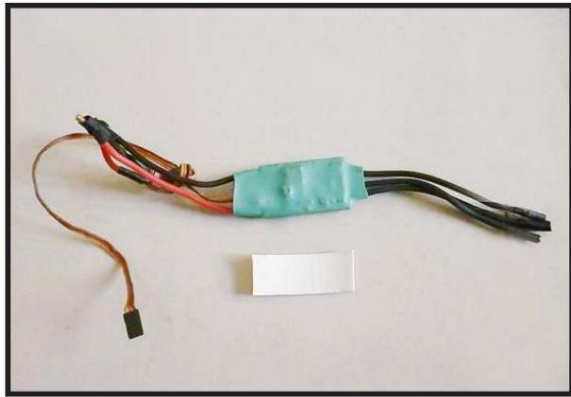
- 3) Fixez le boîtier du moteur électrique au mur de protection en respectant les lignes transversales tracées sur le boîtier du moteur électrique et le mur de protection. Utilisez de l'époxy et du bâton de balsa pour fixer le boîtier du moteur au mur du pare-feu. Veuillez voir les photos ci-dessous.





4) Fixez le moteur à l'avant du boîtier du moteur électrique à l'aide de quatre écrous borgnes de 4 mm et de quatre boulons à tête hexagonale M3x15 mm pour fixer le moteur. Veuillez voir l'image affichée.

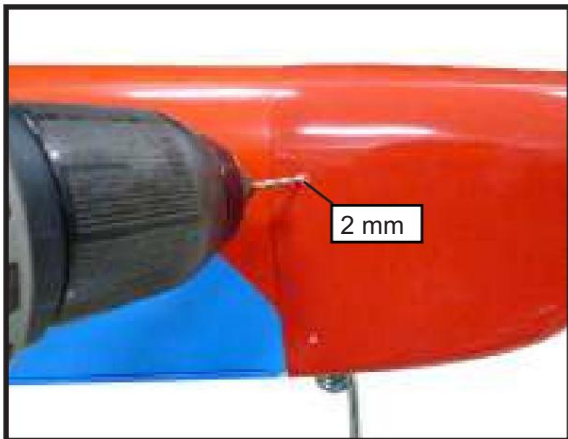




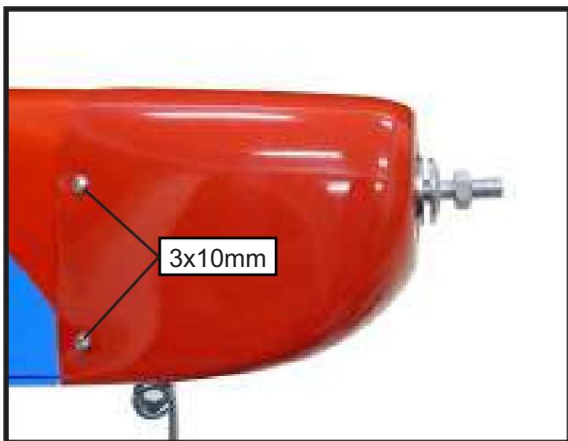
CARÉNAGE.

Veillez voir les photos ci-dessous.





INSTALLATION DU SPINNER.



⚠ L'hélice ne doit toucher aucune partie du cône tournant. Si c'est le cas, utilisez un couteau à modeler bien aiguisé et coupez soigneusement le cône rotatif à l'endroit où l'hélice entre en contact avec lui.



Nous vous souhaitons de nombreuses lumières sûres et agréables avec votre ENTRAÎNEUR À AILE BASSE SEAGULL 40 .