

~~EX~~TRA 260



Guide de construction 120cc

~~EX~~TREME FLIGHT

Veillez lire les paragraphes suivants avant de commencer l'assemblage de votre avion !

CE N'EST PAS UN JOUET ! Des blessures graves, des destructions matérielles 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 (ou au code approprié à votre région). Il est fortement recommandé de rejoindre l'Académie d'aéronautique modèle afin d'être correctement assuré et d'utiliser votre modèle uniquement sur des terrains de vol agréés par l'AMA. Si vous n'êtes pas disposé à accepter TOUTE responsabilité pour l'utilisation de ce produit, veuillez le retourner immédiatement au lieu d'achat.

Extreme Flight RC 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 s'étend uniquement à l'acheteur d'origine du kit d'avion.

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

Notes spéciales sur l'avion 104" Extra 260 ::

1. L'avion 104" Extra 260 vous est expédié avec des surfaces de contrôle pré-articulées avec des joints d'étanchéité déjà installés.
 2. L'avion 104" Extra 260 vous est expédié avec les cornes de commande déjà installées.
 3. Le 104" Extra 260 n'utilise pas de SFG, mais il possède des trous filetés de 3 mm aux extrémités des ailes pour la fixation des feux de vol de nuit.
 4. Le 104" Extra 260 a une plage de centre de gravité extrêmement large. Si vous utilisez un moteur à essence bicylindre de 120 à 123 cm³, il n'est pas nécessaire de vérifier le CG avant le vol.
 5. Notre avion d'essai utilisait des moteurs GP123cc et DA120cc avec des hélices en carbone 28x10. Notre avion d'essai utilisait des servos SAVOX 2290SG.
 6. Le 104" Extra 260 utilise un emplacement de servo de gouvernail push-pull monté à l'arrière pour plus de résistance et de simplicité.
- Il existe des emplacements de montage à l'avant pour l'installation du câble de traction des servos de gouvernail, nous ne les recommandons pas pour une installation typique.

Votre avion a fait un voyage autour du monde depuis qu'il a quitté notre usine. Bien que le matériau de couverture était parfaitement lisse au moment de l'emballage, les changements de temps et d'humidité peuvent avoir froissé le matériau de couverture. Il est certain que des plis apparaîtront dans la housse une fois que vous aurez déballé votre avion et qu'il s'adaptera aux conditions atmosphériques de votre région. Apprendre à éliminer les plis des revêtements est une compétence nécessaire pour entretenir votre avion en bois.

Votre avion produit par Extreme-Flight est recouvert d'un matériau de revêtement Ultracote (nom du marché américain), également appelé Oracover sur les marchés mondiaux. Si vous avez besoin d'un revêtement de remplacement pour réparer les dommages, Ultracote/Oracover est largement disponible auprès des fournisseurs de produits de loisirs au détail. De plus, chaque rouleau d'Ultracote/Oracover comprend d'excellentes instructions qui sont également disponibles en ligne. Veuillez vous référer à eux pour plus de détails sur le travail et/ou la réparation de votre revêtement.

Les outils de base sont un fer à repasser et un pistolet thermique de loisir. Commencez par utiliser le fer à 220°F (104°C) pour sceller tous les bords du motif de couverture. Ceci est CRITIQUE sur les bords d'attaque des ailes et des stabilisateurs. Utilisez ensuite un fer à repasser à 300 °F (149 °C) ou un pistolet thermique pour faire disparaître les plis du revêtement. Retirez la verrière en plastique de l'avion lorsque vous utilisez un pistolet thermique pour le protéger des dommages causés par la chaleur. PROCÉDEZ LENTEMENT ET AVEC PRÉCAUTION pour éviter de trop rétrécir ou de brûler le revêtement. C'est une compétence qui demande un peu de pratique. Il existe de nombreuses vidéos didactiques en ligne illustrant la réduction des rides grâce à Ultracote. L'erreur la plus courante est de trop rétrécir une couture entre les couleurs, ce qui entraîne une distorsion des lignes de couleur droites.

Répétez périodiquement le processus de scellage et de rétrécissement pour maintenir votre avion en bon état.



Le capot, la verrière et les carénages de roue de votre Extra 260 sont peints avec de la peinture émail automobile. Les produits de cire et de finition standard pour voitures fonctionnent bien pour les entretenir. Si vous devez réparer la peinture, nous vous recommandons une peinture émail en aérosol de base. Vous trouverez ci-dessous les codes RAL qui correspondent le mieux aux couleurs Ultracote qui peuvent être assorties.

Aux États-Unis, LVPpaints.com propose actuellement des bombes aérosols abordables correspondant aux codes RAL.

Couleurs Oracover	Couleurs Ultracote	Couleur RAL
Schéma bleu/orange		
Bleu foncé #52	Bleu nuit - #HANU885	RAL5013
Orange #60	Orange - #HAN877	RAL2004
Blanc #10	Blanc-#HANU870	RAL9010
Schéma blanc/bleu/rouge		
Bleu foncé #52	Bleu nuit - #HANU885	RAL5013
Blanc #10	Blanc-#HANU870	RAL9010
Ferrari Rouge #23	Rouge véritable #HANU 866	RAL3000
Argent #91	Argent-#HANU881	SUR

1. Boulonnez le train d'atterrissage au fuselage, le train se déplacera légèrement vers l'avant une fois installé correctement. Utiliser du loctite bleu ou un frein-filet équivalent sur les boulons de fixation du train d'engrenages. Localisez les carénages reliant le train d'atterrissage au fuselage. Testez l'ajustement des carénages et placez un morceau de ruban de masquage en haut des carénages autour des jambes du train d'atterrissage. Frottez légèrement les pattes de l'engrenage juste en dessous du ruban adhésif avec du papier de verre ou de la toile émeri.

Nous recommandons de coller les carénages sur le train d'atterrissage *uniquement* (pas sur le fuselage) avec une grosse noisette de colle caoutchoutée telle que « Goop » ou « Gorilla Clear Bond ». Fixez les carénages avec du ruban adhésif jusqu'à ce que la colle soit sèche.



2.

Le système d'essieu comprend un mécanisme de sauvegarde de la charnière de roue. Commencez par fixer les essieux au train d'atterrissage avec des rondelles et des écrous autobloquants, trouvez le point plat sur l'extrémité extérieure de l'essieu et orientez ce point plat * vers le bas * pour faire face à la piste. Assemblez le « protège-pantalon » comme indiqué et installez les roues comme indiqué avec le protège-pantalon comme dispositif de retenue de roue extérieure. Utilisez du Loctite bleu sur la vis de réglage. Sur ces photos, nous montrons l'installation de roues optionnelles « Spot On », disponibles chez Extreme Flight RC.



3.

Après avoir appliqué du Loctite bleu, commencez à visser les boulons qui maintiennent le carter de roue dans le train d'atterrissage, mais laissez-les desserrés. Veuillez appliquer une noisette de colle époxy ou de colle caoutchoutée telle que « Gorilla Clear Bond » entre le coussinet en bois du « protège-pantalon » et le pantalon de roue. Serrez les boulons qui maintiennent le carter de roue au train d'atterrissage.



4.

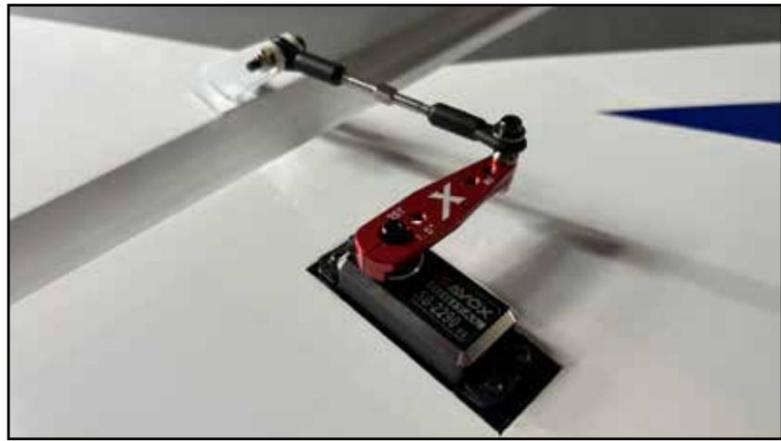
Localisez la roue arrière, les boulons et le support de barre (lien à rotule en nylon). Collez le support dans le trou au bas du gouvernail avec de l'époxy. Installez la roue arrière sur le fusible à l'aide des boulons et du frein-filet Loctite bleu.



5.

Installez le servo de gouvernail comme indiqué. L'Extra 260 dispose d'un tube installé dans le fuselage pour contenir les extensions de servo allant jusqu'à la queue, il est plus facile d'installer les trois extensions à travers lui en même temps. Lors de l'installation des vis servo, la meilleure pratique consiste à visser la vis, à la retirer, à ajouter une goutte de colle CA fine dans le trou, puis à replacer la vis. Notez que nous avons pu obtenir une course complète du gouvernail en utilisant l'emplacement du trou de 1,75" sur le bras de 2" de longueur.

Installez les servos d'ailerons de la même manière. Notez que nous avons utilisé l'emplacement de 1,5 po sur le bras de 1,5 po de longueur. Notez également que sur les installations de gouvernail et d'aileron, la tringlerie est « tordue » lorsque le servo est en position neutre et devient « droite » lorsque le servo est à pleine course. Ceci est prévu pour minimiser la charge latérale du klaxon de commande à pleine déflexion/charge.

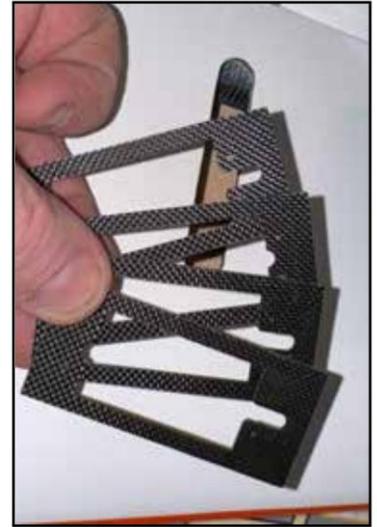


6.

Lorsque vous recevrez votre kit, l'emplacement du servo d'ascenseur sera obstrué par une étiquette d'identification en bois. Coupez-le et jetez-le.

Installez les servos d'ascenseur comme indiqué. Notez que l'emplacement de la fente dans la feuille, par rapport au support de servo, est conçue pour la plupart des servos courants avec nos bras de servo Extreme Flight. Certaines combinaisons servo/bras peuvent frotter le côté de la fente. Votre kit comprend des entretoises pour le support du servo, utilisez-les si nécessaire pour espacer le servo dans cette direction ou coupez la fente selon vos besoins.

Notez que nous avons pu obtenir une déviation complète de l'élévateur en utilisant l'emplacement de 1,75" sur le bras servo de 2" de longueur.



7

Percez le pare-feu en fonction de votre moteur. Le modèle DA-120/GP-123 est marqué pour vous sur le pare-feu.

Utilisez de grandes rondelles et des écrous de blocage sur les boulons de montage de votre moteur. Pour le DA-120 et le GP-123, vous aurez besoin du support Blazing Star DA-120, disponible chez Extreme Flight RC.

Notez que ces moteurs sont légèrement différents en longueur totale et que les capots en fibre de verre peuvent varier légèrement en longueur. Ainsi, le support Blazing Star comprend des entretoises pour que vous puissiez régler parfaitement la distance entre la plaque arrière de votre spinner et le capot, et des entretoises supplémentaires sont disponibles auprès d'Extreme Flight si nécessaire. Placez ces entretoises entre le support et le pare-feu en bois.

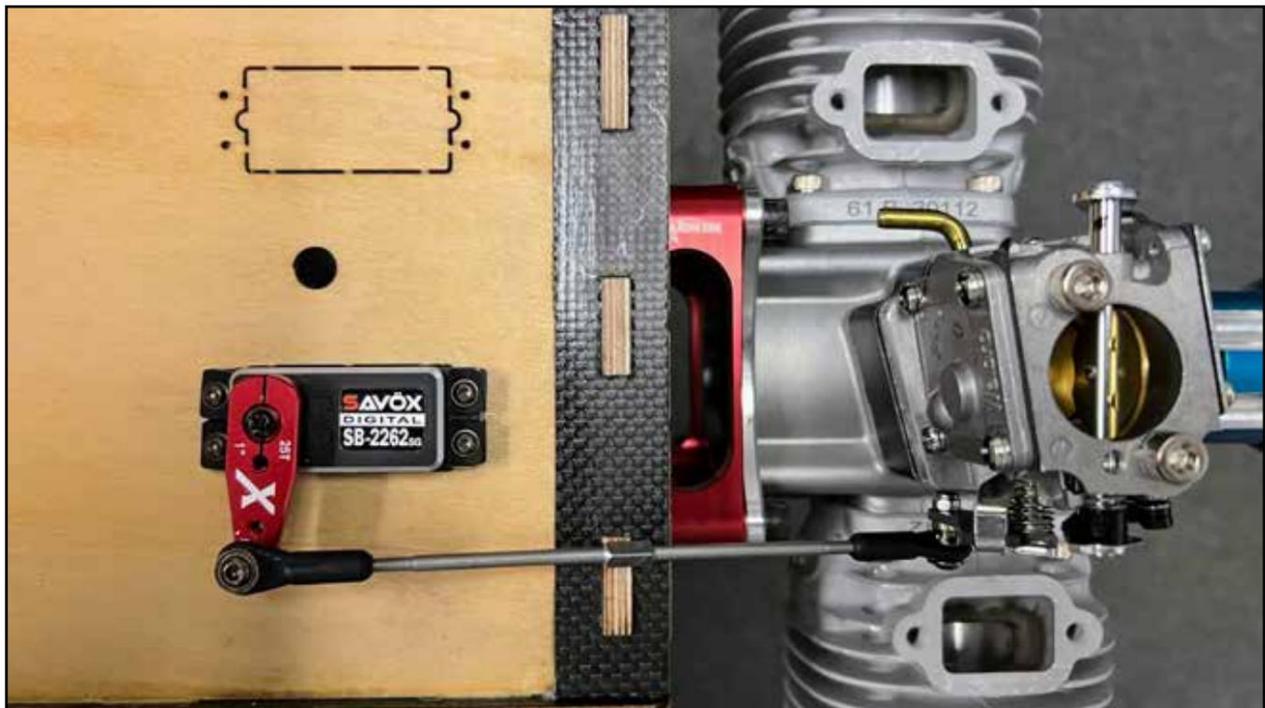
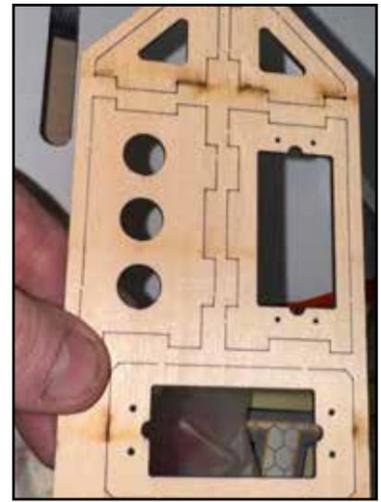
Notez que nous incluons 3 degrés de poussée à droite intégrés dans le pare-feu de l'Extra 260, de sorte que le jeu de l'hélice et du cône par rapport au capot sera différent sur les côtés droit et gauche.



8.

L'image montre une installation typique de servo d'accélérateur. Veillez à ce que la tige de poussée n'entre pas en contact avec le boîtier du moteur à aucun moment de sa course. Notez qu'il y a deux emplacements de servo, car différentes marques de moteurs ont le bras d'accélérateur sur les côtés opposés. En fonction de votre configuration exacte, vous pouvez tourner votre servo dans la direction opposée pour obtenir le meilleur ajustement.

Il y a un grand trou d'aération dans la partie inférieure avant du capot sur l'Extra 260, ce qui rend l'accès au starter très facile. Cependant, si vous souhaitez installer un servo starter, nous incluons un support de servo découpé au laser que vous pouvez assembler et installer dans un endroit pratique.



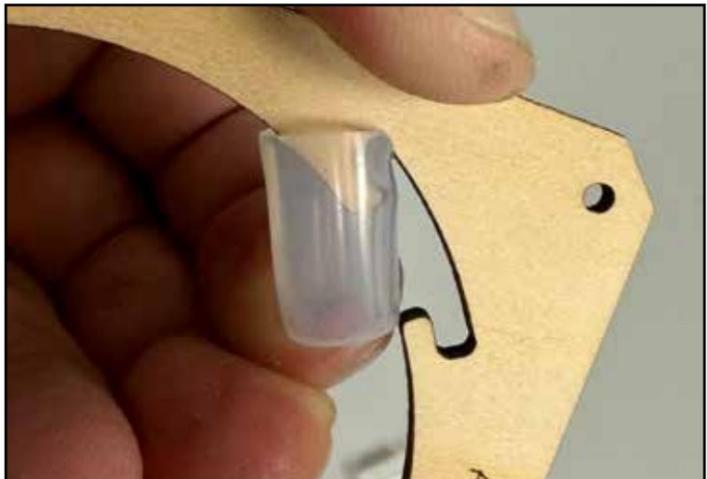
9. Pour les sorties de silencieux d'origine, vous devrez percer des trous dans le bas du capot. II

Pour faciliter la localisation de ces trous, votre kit Extra 200 comprend un gabarit en plastique transparent de la même forme que le bas du capot. Collez ce gabarit sur le fuselage, marquez et coupez à l'essai les trous dans le gabarit transparent. Une fois satisfait de l'ajustement, transférez les emplacements des trous sur le capot réel et coupez à l'aide d'un outil de type Dremel avec une meule/un tambour de ponçage. Cela crée de la poussière de fibre de verre, alors portez une protection pour les yeux, la peau et les poumons.



10. Si vous utilisez des silencieux à cartouche ou des tuyaux réglés, le tunnel d'échappement inclus dans ce kit n'est pas suffisant et le couvercle du capot s'est avéré plus que suffisant pour les vols par temps chaud.

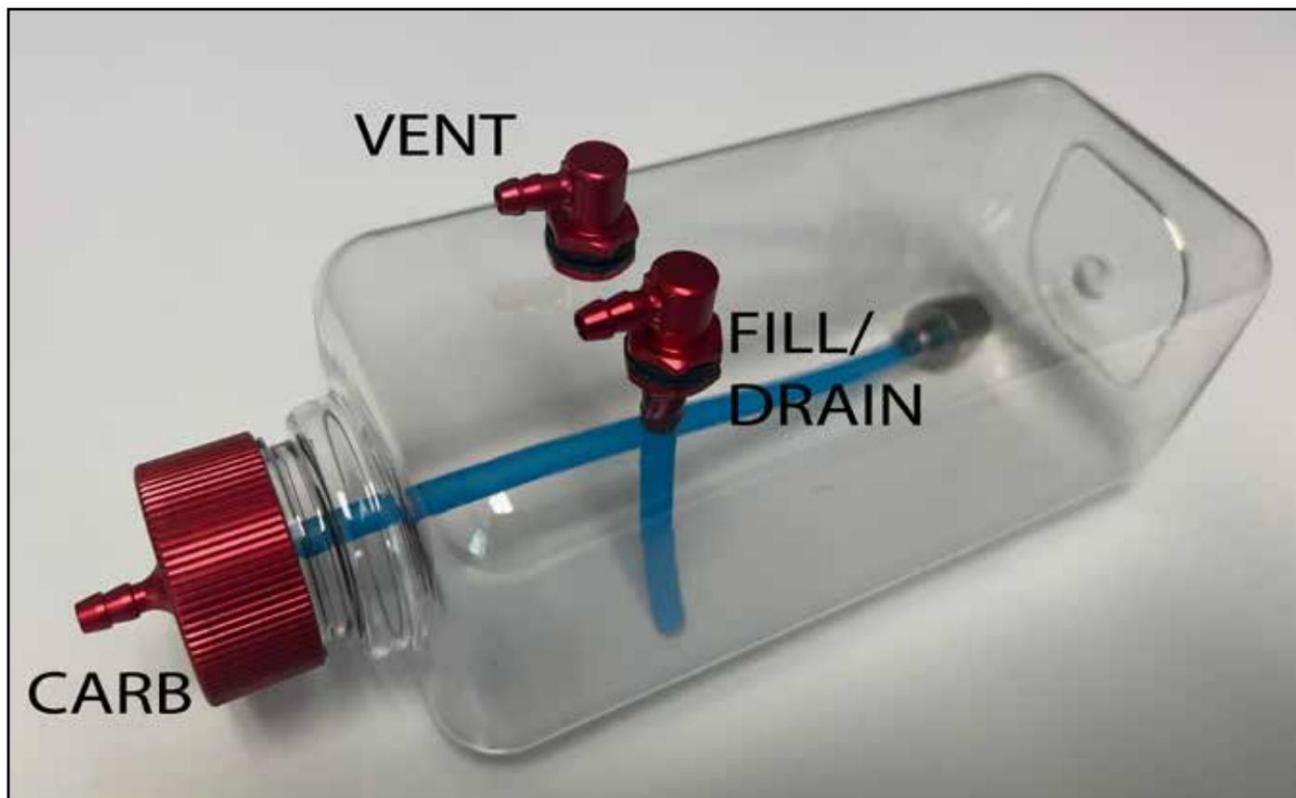
Si vous utilisez des silencieux à cartouche ou des tuyaux réglés, le tunnel d'échappement dispose de trois ouvertures d'aération que vous pouvez ouvrir. Nous incluons des plaques d'aération pour ces ouvertures avec des sorties optionnelles dans les plaques arrière pour les canettes ou les tuyaux. Retirez le revêtement recouvrant ces emplacements au bas du fuselage et installez les plaques avec des vis, en utilisant de la colle CA fine pour durcir les trous de vis. Des plaques de montage pour canettes ou tuyaux sont incluses, utilisez les sections de tube en silicone incluses pour amortir les supports.



11. Votre kit Extra 260 comprend un conduit de refroidissement en fibre de verre en deux pièces (également appelé « déflecteur »). Parce que certains moteurs ont leur cylindre gauche en avant, et d'autres le droit, le conduit n'est pas coupé et vous devrez le couper pour l'adapter à vos cylindres. Le conduit se coupe facilement avec des ciseaux ou un outil Dremel. Le conduit doit s'adapter près du cylindre sans le toucher complètement, en laissant un espace libre de 3 à 4 mm. Collez le conduit dans le capot comme indiqué avec de la colle époxy ou caoutchoutée.



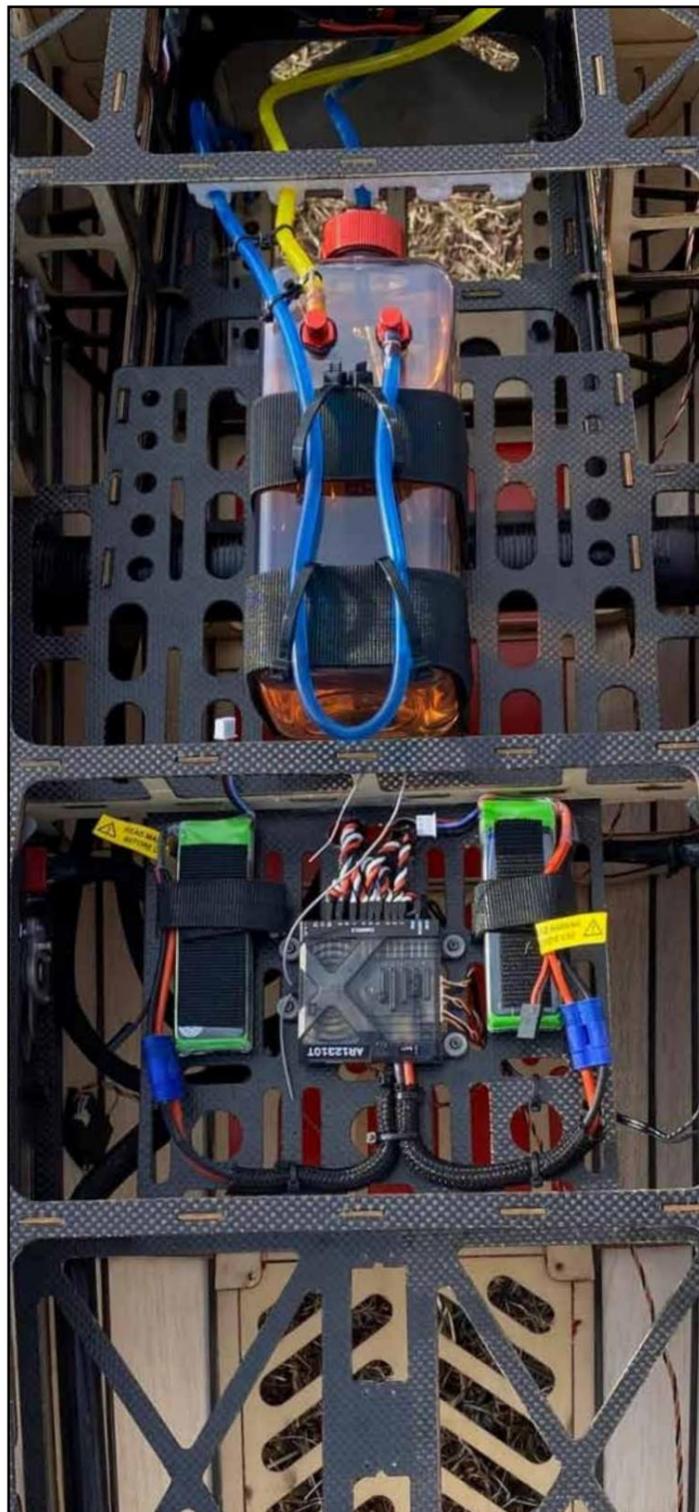
12. Nous recommandons les réservoirs Extreme Flight Flowmaster. Attachez solidement votre réservoir au plateau avec plusieurs sangles velcro et velcro entre le réservoir et le plateau. Faites une boucle comme indiqué dans la conduite d'aération pour éviter le siphonnage de carburant pendant le vol. Nous utilisons de courtes sections de conduite de carburant comme « colliers de serrage » sur nos connexions de conduite de carburant.



13. Voici les emplacements d'installation d'équipement typiques pour cet avion. L'emplacement du CG. Nos pilotes aiment le vol acrobatique juste derrière le tube d'aile, approximativement le bord arrière du tube à 1" derrière le tube. Votre position préférée peut être assez différente.

Si vous utilisez un moteur à essence bicylindre de 120 à 123 CC, il n'est pas nécessaire de vérifier l'emplacement du CG de l'avion, il se situera dans la plage acceptable. Pilotez l'avion et ajustez-le à votre guise.

Lorsque vous utilisez des silencieux d'origine, nous préférons placer les batteries du récepteur à côté du récepteur ou à côté du réservoir. Si un CG différent est souhaité, il existe une large gamme de placements pour les batteries disponibles pour s'ajuster.



14.

Les paramètres de contrôle recommandés sont les suivants :

Aileron bas :	20 degrés vers le haut, 20 degrés vers le bas, exponentielle de 18 à 20 %
Haut:	38 degrés vers le haut, 37 degrés vers le bas, 50-60 % exponentiel
Ascenseur bas :	10-12 degrés 18-20% exponentiel
Haut/3D :	45-50 degrés 50-60% exponentiel
XA/Tumbling :	60+ degrés 60-70% exponentiel
Gouvernail bas :	20 degrés 50-60% exponentiel
Haut:	45+ degrés 60-80% exponentiel

REMARQUE : cet aileron à taux élevé est un réglage extrême et entraînera un taux de roulis assez rapide et peut, pour certains pilotes, être difficile à « suivre » jusqu'à ce que vous vous y habituez. Si votre émetteur dispose d'un taux moyen pour les ailerons, réglez-le sur environ 32 degrés et 50 % d'expo et cela peut vous aider à vous familiariser avec cet avion très performant.

De même, notez que le réglage de l'élévateur « 3D » est optimisé pour des performances 3D fluides dans Harrier, le taux « XA/Tumbling » peut rendre difficile une descente extrêmement fluide jusqu'à ce que vous y soyez habitué.

S'il s'agit de votre premier avion équipé de servos à double aileron, assurez-vous de vous familiariser avec la routine utilisée par votre émetteur pour « équilibrer » la course du servo sur une installation à double servo.

Nous recommandons uniquement des hélices en fibre de carbone pour des performances maximales sur cet avion. 27x11, 28x9,5 et 28x10 sont nos favoris pour nos sites de vol typiques en dessous de 2 500 pieds d'altitude, le 28x10 étant le favori de l'équipe.

Il existe différents indicateurs de course disponibles pour vérifier la course de la surface de contrôle, notre préféré est l'application « niveau » ou « mesure » sur nos téléphones portables. Maintenez le téléphone portable contre la surface au point mort, appuyez sur le bouton de réinitialisation de l'application de niveau, puis déviez la surface tout en maintenant le téléphone en contact.

