

Partiamo con una rapida ripassata per i nuovi arrivati sia di V3 che V4 che COMANCHE.. Allora come prima cosa per eliminare quel fastidioso cerchio di 40cm che crea mentre è in HOVERING bisogna mettere in TRACKING le pale superiori..

Per fare ciò bisogna tenere l'elicottero in mano (prendendolo da sotto 😊) e accelerare dallo stick del GAS, le pale si metteranno in movimento e si sentirà l'elicottero che tende a fare forza per staccarsi dalla mano..

A questo punto (tenendolo saldo, che non voli via) bisogna guardare il profilo delle pale superiori e vedere se queste disegnano 2 linee o una linea..

Purtroppo il manuale del LAMA V3 non accenna a questa cosa..

Se voi vi mettete con gli occhi alla stessa altezza della pale superiori (stando attenti a non farvi affettare il naso 😊) il movimento veloce delle pale creerà una illusione facendovi vedere una linea nera (pale in TRACKING) o due linee nere (pale fuori TRACKING)..

Ricordo che facendo riferimento all'albero principale, voi dovete guardare le pale superiori a destra dell'albero, non alla sinistra..

Se notate 2 linee nere (sicuramente tutti hanno questo problema appena tirato fuori dalla scatola) dovete fermarlo, staccare quel gancio a forma di 8 che tiene attaccate le pale superiori alla flybar e avvitarlo o svitarlo di mezzo giro..

Rimontatelo, fate la stessa prova di prima, se vedete che le due linee divergono ancora di più allora avete sbagliato e dovete riavvitarlo o risvitarlo del mezzo giro precedente e di un altro mezzo giro.. Continuate così fino a che le due linee non combaciano formandone una sola..

A questo punto le pale sono in TRACKING, l'elicottero adesso non farà più quel fastidioso cerchio in HOVERING..

Su alcuni manuali c'è scritto di piegare con le mani le pale in maniera da modificare l'incidenza, io lo sconsiglio perchè come si fa a sapere quanto bisogna piegarle??

Al contrario modificando di mezzo giro il gancetto si ha una regolazione più fine..

Fatto questo l'elicottero comincerà ad andare indietro o avanti o a destra o a sinistra per il fatto che non è trimmato a dovere..

In teoria bisognerebbe fare in modo che con i servi nella posizione di neutro (cioè senza toccare gli stick) il piatto ciclico EK1-0319 (codice del piatto ciclico del V3) sia orizzontale..

Per fare ciò bisogna staccare i 2 link che lo tengono attaccato ai servi e avvitarli e/o svitarli finchè non è orizzontale (ad occhio)..

In teoria fatto questo l'elicottero dovrebbe non tendere verso nessuna direzione e stare fermo immobile, in realtà il discorso del "ciclico orizzontale=elicottero fermo" è un'utopia per un discorso di differenza di pesi che sbilanciano l'elicottero..

Diciamo che metterlo orizzontale è una buona base di partenza e si è già a 3/4 dell'opera per il discorso TRIM..

Quindi se anche con il piatto orizzontale l'ely si muove bisogna agire sui trim!!

Usate i trim a fianco degli stick per correggere questi movimenti..

Se vedete che anche con il trim a fine corsa non riuscite a contrastare il movimento dell'elicottero, allora staccate il link che collega il servo al piatto ciclico e avvitatelo o svitatelo di mezzo giro..

Per il discorso di quale link dovete modificare e se avvitarlo a svitarlo, dovete prima di tutto muovere lo stick per il quale il trim è a fine corsa e individuate quale dei due servi agisce sul movimento e poi muovete lo stick nella direzione del trim a fondo scala, in questo modo capite se il servo sta spostando verso l'alto o verso il basso il piatto ciclico..

Esempio:

L'elicottero mi va indietro..Cosa devo fare??

Provo a spostare in avanti il TRIM posizionato a lato dello stick che aziona il movimento avanti/indietro..

Se anche con tutto il TRIM in avanti l'elicottero continua ad andarmi indietro (anche se meno velocemente di prima visto che il TRIM corregge un pò) guardando l'elicottero da dietro prendo il servo di SINISTRA, gli stacco il link e lo svito il mezzo giro (svitarlo significa allungare il braccetto)..

Rimonto il tutto e riprovo rimettendo il TRIM nella posizione di neutro..

Se l'elicottero continua ad andarmi indietro ritento a correggerlo col TRIM, se ci riesco ok, altrimenti stacco ancora il link, lo svito, rimetto il TRIM in neutro, riattacco e provo..

GUARDATE CHE E' UNA CAVOLATA CHE VI POTERA' VIA 5MIN

Per il discorso delle due vitine sulla centralina queste modificano il comportamento solamente se le svitate o avvitate a centralina spenta, altrimenti a centralina accesa non hanno effetto..

Una delle due vitine vi permette di regolare la PROPORZIONE con cui i due motori devono girare, praticamente devono girare con lo stesso numero di giri in modo che si contrastino e tengano l'elicottero fermo..

Se uno dei due motori gira più veloce dell'altro allora l'elicottero comincerà a girare su se stesso..

La seconda vitina chiamata GAIN vi permette di aumentare il guadagno del giroscopio, cioè la sensibilità..

Questo significa che se impostate la sensibilità al massimo (avvitate tutto) il giroscopio diventerà sensibilissimo e un minimo cenno di rotazione lo metterà in funzione per contrastare..

Questa cosa che sembra positiva in realtà crea un circolo vizioso, perchè non appena il GYRO finisce di contrastare questa rotazione, l'elicottero continuerà per una frazione di secondo a girare nel verso opposto, il GYRO se ne accorge e contrasterà ancora invertendo la rotazione..

Appena il GYRO stacca, l'elicottero continuerà a ruotare e il GYRO se ne accorge e contrasta..

Praticamente da parte vostra noterete delle velocissime vibrazioni laterali della coda, come se muoveste velocissimamente lo stick della ROTAZIONE..

Ovviamente anche svitarlo tutto non va bene perchè solo un tornado che vi fa volare via il LAMA risveglierà il GYRO..

Diciamo che partendo da tutto avvitato dovete svitarlo finchè non notate più la vibrazione sopra descritta..

Comunque se non avete mai toccato le viti, lasciatele pure stare, di fabbrica sono già impostate..

Bisogna modificarle col tempo se uno dei due motori si usura di più e quindi ha bisogno di più giri..

Ottimo, il vostro V3 V4 o COMANCHE è perfetto, potete farlo alzare, appoggiare il radiocomando sulla tavola e andarvi a bere un caffè al bar, quando tornerete lo troverete ancora lì fermo in HOVERING..

Per rispondere alle 2 o 3 domande del nostro amico:

-Non esiste un pulsante ON-OFF, nemmeno quelli costosi da 500euro..

E' più comodo staccare la batteria, così si è sicuri che l'elicottero non ti parte per sbaglio..

-Il fatto che appena lo fai alzare a 2-3cm dal pavimento si mette a danzare e quindi sei costretto a farlo alzare di scatto è normalissimo (succede anche sugli elicotteri veri) il problema è dovuto all'**effetto suolo**..

Le pale muovono parecchia aria che questa sbatte contro il suolo e torna verso l'alto creando turbolenze a bassa quota..

Il problema dell'effetto suolo si elimina a circa 2 volte il diametro del rotore..

Quindi a circa 50cm dal suolo..

Puoi notare che sul pavimento è più accentuato rispetto che sull'erba, perchè una superficie liscia favorisce meglio la risalita dell'aria, un terreno invece increspato fa prendere diverse direzioni all'aria e quindi non tutta punta verso l'alto..

-Il discorso che lo fai volare a 5-6mt di altezza mi fa presupporre che voli in esterno (a meno che tu non lo usi in un capannone)..

Il LAMA a causa del suo peso ridotto è sconsigliato farlo volare in esterna, perchè una leggera bava di vento potrebbe fartelo cadere a terra rovinosamente..

Il fatto è che le pale superiori con quelle inferiori se messe in crisi dal vento potrebbero flettersi e toccarsi tra di loro e l'elicottero cade..

E' meglio non portarlo all'aperto finchè non hai una piena dimestichezza..

Cioè finchè non lo riesci a tenere in HOV da tutte le posizioni e fai del volato..

Inoltre ricorda sempre che l'assenza di aria all'altezza suolo non significa che non ci sia aria anche a 5-6mt di altezza..

Per stare sicuro in esterna devi farlo volare basso a 1mt dove c'è praticamente assenza di vento..

Comunque prima di portarlo fuori allenati in casa nel tenerlo in HOVERING..

Consiglio come RICAMBIO da acquistare subito per i possessori del V3 la coda FLESSIBILE..

Al primo crash si romperà subito la sua originale, la potete trovare da WINNING-MODELS.COM

Per il V4 state attenti ai pattini di atterraggio, se sbatte a terra troppo forte li rompete di sicuro..