



AT10II

(DSSS y FHSS)



Manual de instrucciones

CE FCC RoHS

* Tenga en cuenta que este manual se actualizará regularmente y visite el sitio web oficial de RadioLink para descargar la última versión.

Gracias por comprar el control remoto de 12 canales RadioLink AT10II.

Para disfrutar plenamente de los beneficios de este producto y garantizar la seguridad, lea atentamente el manual y configure el dispositivo siguiendo los pasos indicados.

Si se encuentra algún problema durante el proceso de operación, cualquiera de las formas enumeradas a continuación se puede utilizar como soporte técnico en línea.

1. Enviar correos a after_service@radiolink.com.cn y responderemos a su pregunta lo antes posible.

2. Envíenos un mensaje privado en nuestra página de Facebook o deje comentarios en nuestra página de YouTube

3. Si el producto se compra al distribuidor local, también puede pedirle soporte y reparación como preferir.

Todos los manuales y el firmware están disponibles en el sitio web oficial de RadioLink www.radioenlace.com y se suben mas tutoriales. O siga nuestra página de inicio de Facebook y YouTube para estar al tanto de nuestras últimas noticias.



PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

- Nunca opere los modelos durante condiciones climáticas adversas. La mala visibilidad puede causar desorientación y pérdida de control del modelo de los pilotos.
- Nunca use este producto en una multitud o áreas ilegales.
- Siempre verifique todos los servos y sus conexiones antes de cada ejecución.
- Asegúrese siempre de apagar el receptor antes que el transmisor.
- Para garantizar la mejor comunicación por radio, disfrute del vuelo/conducción en el espacio sin interferencias como cables de alto voltaje, estaciones base de comunicación o torres de lanzamiento.

ADVERTENCIA

Este producto no es un juguete y es **NO** adecuado para niños menores de 14 años. Los adultos deben mantener el producto fuera del alcance de los niños y tener cuidado al operar este producto en presencia de niños.

El agua o la humedad pueden ingresar al interior del transmisor a través de los espacios en la antena o el joystick y causar inestabilidad en el modelo, incluso fuera de control. Si es inevitable correr en clima húmedo (como un juego), use siempre bolsas de plástico o tela impermeable para cubrir el transmisor.

Declaración de la FCC

Este equipo ha sido probado y se encontró que cumple con los límites para un dispositivo digital de Clase B, de conformidad con la Parte 15 de las Reglas de la FCC. Estos límites están diseñados para brindar una protección razonable contra interferencias dañinas en una instalación residencial. Este equipo genera usos y puede irradiar energía de radiofrecuencia y, si no se instala y utiliza de acuerdo con las instrucciones, puede causar interferencias dañinas en las comunicaciones por radio. Sin embargo, no hay garantía de que no se produzcan interferencias en una instalación en particular. Si este equipo causa interferencia dañina en la recepción de radio o televisión, lo cual puede ser

determina apagando y encendiendo el equipo, se recomienda al usuario que intente corregir la interferencia mediante una o más de las siguientes medidas:

- - Reorientar o reubicar la antena receptora.
- - Aumente la separación entre el equipo y el receptor.
- - Conectar el equipo a una toma de un circuito diferente al que está conectado el receptor.
- - Consulte al distribuidor o a un técnico experimentado en radio/TV para obtener ayuda.

Este dispositivo cumple con la parte 15 de las normas de la FCC. La operación está sujeta a las siguientes dos condiciones:

(1) Este dispositivo no puede causar interferencia dañina y (2) este dispositivo debe aceptar cualquier interferencia recibida, incluidas las interferencias que pueden provocar un funcionamiento no deseado.

Los cambios o modificaciones no aprobados expresamente por la parte responsable del cumplimiento podrían anular la autoridad del usuario para operar el equipo.

CONTENIDO

1 Parte 1. INTRODUCCIÓN DEL SISTEMA AT10II	1
1.1 SISTEMA AT10II.....	1
1.1.1 Función del transmisor	1
1.1.2 El panel del transmisor muestra:	2
1.1.3 Receptores compatibles	4
1.1.4 Prueba de RSSI	4
1.2 INSTALACION DE RADIOS	5
1.2.1 Directrices para montar los servos, el receptor y la batería	5
1.2.2 Conexiones de receptor y servo	7
1.2.3 Instalación de la antena	10
1.3 CONFIGURACIÓN BÁSICA DE LA RADIO	11
1.3.1 Configuración básica del transmisor	11
1.3.2 Tipo de modelo	11
1.3.3 Vinculación	11
1.3.4 Pantallas y botones del transmisor	11
2 PARTE 2. FUNCIÓN BÁSICA DEL AVIÓN	13
2.1 GUÍA RÁPIDA DEL MENÚ BÁSICO DE ACRO	13
2.2 GUÍA RÁPIDA: PRIMEROS PASOS CON UN AVIÓN BÁSICO DE 4 CANALES.	14
2.3 FUNCIÓN BÁSICA DEL AVIÓN	dieciséis
2.3.1 Selección de modelo	dieciséis
2.3.2 Tipo de modelo	17
2.3.3 Punto final del ajuste del recorrido del servo (PUNTO FINAL, también llamado EPA)	19
2.3.4 Ajuste	20
2.3.5 RECORTE SECUNDARIO	20
2.3.6 Inversión de servo (REVERSE):	21
2.3.7 Tasas duales/triples y exponencial (D/R,EXP).....	22
2.3.8 Corte del acelerador	25
2.3.9 RALENTÍ ABAJO (solo ACRO)	26
2.3.10 A prueba de fallas (F/S)	27
2.3.11 Función de canal auxiliar (incluidos los controles de los canales 9 y 10)	28
2.3.12 Submenú TEMPORIZADOR (funciones de cronómetro):	29
2.3.13 ENTRENADOR:	30
2.3.14 Selección de interruptor lógico (LOGIC SW):.....	31
2.3.15 Submenú de visualización y ciclo SERVO:	32
2.3.16 TELEMETARIO	32
3 Parte 3. FUNCIONES DEL MENÚ AVANZADO DE ACRO	34
3.1 TIPOS DE ALA DE AVIÓN (ACRO/GLID):	34
3.2 TWIN AILERON SERVOS (receptor de 5 canales, AILE-2 , ACRO/GLID)	35
3.3 MENÚ DE FUNCIONES AVANZADAS DE ACRO	35
3.3.1 MEZCLA de programas	36
3.3.2 Curva de Mezclas Programables (PROG.MIX5-8)(HELI: PROG.MIX5-6):.....	39
3.3.3 Flaperón (ACRO/GLID 1A+1F):	40
3.3.4 ALETA-RECORTE	41
3.3.5 AILE DIFF (ACRO/ GLID 2A+1F/ GLID 2A+2F)	42
3.3.6 Rotura de aire (ACRO/ GLID)	43
3.3.7 Mezcla ELEV-FLAP (ACRO/GLID):.....	44
3.3.8 Servos de doble elevador (con timón) (AILEVATOR) (ACRO):	45
3.3.9 Rollos rápidos (ACRO)	46
3.3.10 Cola en V (ACRO/ GLID)	47
3.3.11 ELEVON.....	48
3.3.12 Sentido giroscópico	49
3.3.13 THR-DEMORA (ACRO):	50

3.3.14 CURVA THR (ACRO)	50
3.3.15 Mezcla MARIPOSA-AGUJA (ACRO/ HELI):.....	51
4 PARTE 4 FUNCIONES DEL MODELO DEL PLANEADOR	53
4.1 CONFIGURAR MENÚ BÁSICO DE GLID.....	53
4.2 CONFIGURAR EL TIPO DE DESLIZAMIENTO.....	54
4.3 MENÚ AVANZADO DE DESLIZAMIENTO	55
64.3.1 AILE DIFF (BUSCAR EN FUNCIÓN ACRO MENÚ 3.3.5)	56
4.3.2 FLAPERON (GLID 1A+1F, ENCONTRAR EN ACRO FUNCIÓN MENÚ 3.3.3)	56
4.3.3 V-TAIL (BUSCAR EN FUNCIÓN ACRO MENÚ 3.3.10)	56
4.3.4 DESPLAZAMIENTO (GLID 2A+2F):	56
4.3.5 RETARDO DE INICIO (solo GLID 1A+1F):	57
4.3.6 CÁMARA-FLP.....	57
4.3.7 Mezcla de cámara:	58
4.3.8 Mezcla de MARIPOSA (cuervo)	59
4.3.9 MEZCLA AILE/RUDD	60
4.3.10 Mezcla ELEV-FLAP (ver menú GLID 3.3.7)	61
4.3.11 AILE-FLAP (solo GLID 2A+2F):.....	61
4.3.12 MEZCLA DE SPOILER (GLID):	61
4.3.13 FLAP-TRIM (ver GLID 3.3.4)	62
4.3.14 CONDICIÓN	62
5 Parte. 5 FUNCIONES DEL MODELO DE HELICÓPTERO	63
5.1 AJUSTE BÁSICO CON HELICÓPTERO	63
5.2 FUNCIONES DEL MENÚ BÁSICO ESPECÍFICAS DE HELI	66
5.2.1 Tipos de platos oscilantes	66
5.2.2 SWASH AFR (no en SWH1):.....	67
5.3 FUNCIONES DEL MENÚ AVANZADO ESPECÍFICAS DE HELI	68
5.3.1 THR-CURVE y PIT-CURVE:	68
5.3.2 MEZCLA REVO:.....	69
5.3.3 SENSOR GIROSCÓPICO	71
5.3.4 MANTENIMIENTO DEL ACELERADOR	71
5.3.5 AJUSTES DE HOVERING (HOV-THR y HOV-PIT):.....	72
5.3.6 TONO ALTO/BAJO (HI/LO-PIT):.....	73
5.3.7 DESPLAZAMIENTO	74
5.3.8 RETRASO	75
5.3.9 GOBERNADORES:	75
5.3.10 Mezcla del acelerador (THROTTLE MIX)	77
5.3.11 ANILLO OSCILANTE	77
5.3.12 AGUJA DEL ACELERADOR (ver MENÚ ACRO 3.3.15)	78
5.3.13 MEZCLA PROG (ver MENÚ ACRO 3.3.1)	78
5.3.14 CONDICIÓN	78
6 Parte 6. FUNCIONES MULTIROTOR	79
6.1 MENÚ BÁSICO MULTIROTOR	81
6.1.1 TIPO DE MODELO	81
6.1.2 Configuración del canal AUX	81
6.2 MENÚ AVANZADO PARA MULTIROTOR	81
6.2.1 ACTITUD.....	81
6.2.2 CURVA DE MARIPOSA (ver ACRO 3.3.14)	82
6.2.3 PROG. MEZCLA (ver ACRO 3.3.1)	82
Tutoriales de uso del AT10II.....	82

Parte 1 INTRODUCCIÓN DEL SISTEMA AT10II

Tenga en cuenta que en el texto de este manual, a partir de este punto, cada vez que estemos usando el nombre especializado o la abreviatura de una función como se ve en la pantalla del AT10II, ese nombre, función o abreviatura será exactamente como se ve en la pantalla de la radio., incluidas las mayúsculas y se muestra en un ESTILO DE TIPO DIFERENTE para mayor claridad. Cada vez que mencionemos un control específico en la radio, como mover el INTERRUPTOR A, la PERILLA VR (B) o la PALANCA DEL ACELERADOR, esas palabras se mostrarán tal como están aquí.

1.1 SISTEMA AT10II

1.1.1 Función del transmisor

Aerobásico

- Cola en V
- Mezcla Elev-flap
- Freno de aire
- Mezcla giroscópica
- Servos de alerones gemelos
- Servos elevadores gemelos
- Rodillo rápido

Planeador (modelo de 3 alas: 1A+1F/2A+2F/1A+2F)

- Cola en V
- Elevón
- Compensar
- 5 condiciones de vuelo (normal, inicio, velocidad, distancia, aterrizaje)
- Configuraciones IDLE-DOWN (ACRO), THR-CUT (ACRO HELI) (motor apagado) y MOTOR CUT (GLID) para permitir un control preciso del motor/motor para rodaje y aterrizajes.
- Memoria de tipo de 15 modelos
- Nuevo diseño de baquetas con tacto mejorado, longitud y tensión ajustables.
- Tarifas triples disponibles configurando tarifas dobles en interruptores de 3 posiciones.
- Ocho INTERRUPTORES, 3 DIAL y 2 DESLIZADORES; completamente assignable en la mayoría de las aplicaciones.
- El sistema de entrenamiento incluye la configuración "funcional" (FUNC), que permite al estudiante usar las funciones de mezcla, helicóptero y otras funciones de programación del AT10II, incluso con una caja de amigos de 4 canales. (Se requiere un cable de entrenamiento opcional).
- El transmisor AT10II cuenta con un diseño de interruptor adecuado para aviones, con el interruptor del entrenador en la mano izquierda (Modo 2) y un acelerador con muescas para minimizar los cambios de aceleración con la entrada del timón. El valor predeterminado es el tipo de modelo ACRO.
- El transmisor AT10II cuenta con un diseño de interruptor apto para helicópteros, con interruptores de ralentí y retención del acelerador en la mano izquierda, y un acelerador suave, sin trinquete (sin suspensión) para un vuelo estacionario perfecto. El valor predeterminado es el tipo de modelo HELI (tipo de placa oscilante H-1)

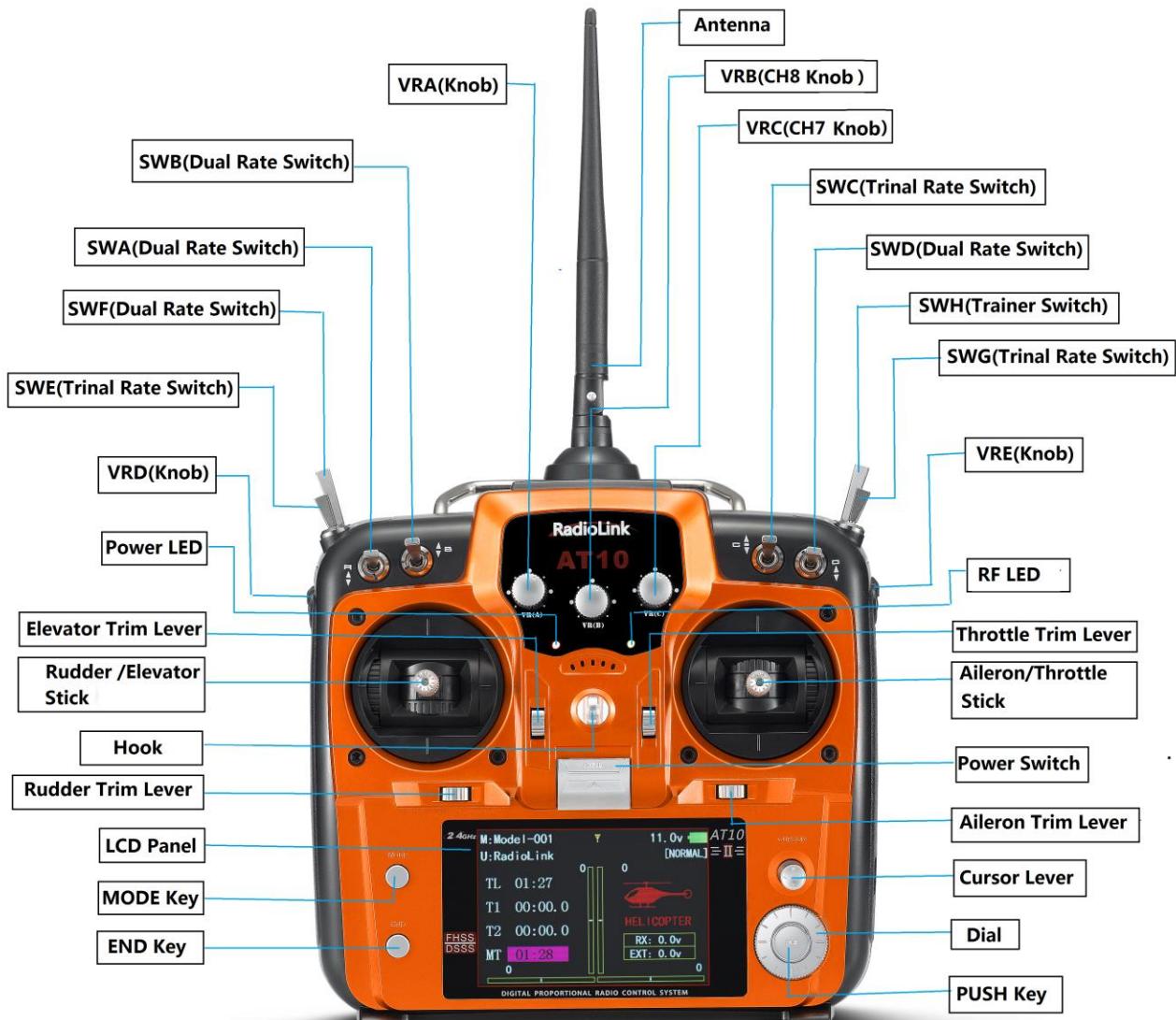
Helicóptero (8 tipos de platos oscilantes, incluido CCPM)

- 3 inactividad ups
- Revó. mezclando
- Demora
- Curvas de aceleración y paso por condición
- Mezcla giroscópica que incluye configuraciones separadas por condición
- Mezcla del Gobernador

MULTIROTORES:

- ACTITUD (Normal, actitud, GPS, vuelo estacionario, F/S, Aux)
- Curva de aceleración
- Mezcla programable

1.1.2 Muestra el panel del transmisor



**TABLA DE ASIGNACIÓN DE INTERRUPTOR**

- Las funciones predeterminadas de fábrica activadas por los interruptores y perillas para un transmisor AT10II se muestran a continuación.
- La mayoría de las funciones del AT10II se pueden reasignar a posiciones no predeterminadas rápida y fácilmente. Siempre verifique que tenga la asignación de interruptor deseada para cada función durante la configuración

Interruptor/Perilla A o H	avión (ACRO)	Planeador/Planeador (DESLIZAMIENTO)	helicóptero (HELI)	MULTIROTOR
INTERRUPTOR A	CH10 D/R,EXP-CH2(ELEV) CORTE A TRAVÉS TEMPORIZADOR SW LÓGICO	CH10 D/R,EXP-CH2(ELEV) CORTE DEL MOTOR TEMPORIZADOR LÓGICA abajo=MARIPOSA sobre AIL/RUD-MEZCLA	CH10 D/R,EXP-CH2(ELEV) TEMPORIZADOR SW LÓGICO	CH10 D/R,EXP-CH2(ELEV)) TEMPORIZADOR SW LÓGICO
INTERRUPTOR B	CH9 D/R,EXP -CH4(RUDD)	CH9 D/R,EXP -CH4(RUDD) SPOILER-MEZCLA	CH9 D/R,EXP -CH4(RUDD)	CH9 D/R,EXP -CH4(RUDD)
INTERRUPTOR C	AVANZADO MENÚ- ELEV-FLAP arriba = ELE-FLP sobre centro/abajo=— RALENTÍ ABAJO abajo = FRENO DE AIRE sobre	arriba = ELEV-FLAP en el centro = CONDICIÓN Distancia abajo = CONDICIÓN Aterrizaje	CH7 GOBERNADOR	ACTITUD
INTERRUPTOR D	D/R,EXP -CH1(AILE)	D/R,EXP -CH1(AILE)	D/R,EXP -CH1(AILE)	D/R,EXP - CH1 (AILE)
INTERRUPTOR E o GRAMOT*	CURVA DE PASO	abajo = CONDICIÓN Comienzo arriba = CONDICIÓN Velocidad	CONDICIÓN INACTIVO	THR-CURVA
INTERRUPTOR F o H*	— —	— —	CH5 GYRO-SENTIDO CONDICIÓN INACTIVO	— —
CAMBIAR mineral*	GRAN GYRO-SENTIDO	— —	CONDICIÓN THR-HOLD	— —
CAMBIAR o F*	H — —	.— —	CORTE A TRAVÉS	CORTE DEL MOTOR
PERILLA A	CH6 (solapa podar FLAPERON esta apagado)	Si CH6 CAMBER-FLP FLAP-RECORTE	HOV- PIT	CH6
MANDO B	CH8	CH8 SPOILER-MEZCLA	HOV-THR	CH8
PERILLA C	CH7 (discapacitado Si AIL-DIF sobre)	CH7	HOYO ALTO/BAJO	CH7
DESLIZADOR D	— —	CH5	— —	— —

1.1.3 Receptores compatibles

AT10II es un transmisor de 12 canales, compatible con 2.4G DSSS y FHSS de espectro ensanchado

sincrónicamente, 16 canales con salto de frecuencia pseudoaleatorio.

AT10II se vende con receptor de antena dual R12DS que admite salida de señal SBUS y PWM simultánea, cobertura de señal en todas partes, sin miedo a los terrenos montañosos.

Además de R12DS, AT10II también es compatible con Radiolink R6DS, R9DS, R10DS y super mini receptor de 10 canales R6DSM y mini receptor de antena dual de 12 canales R12DSM.

R6DS, es un receptor de 6 canales cuando trabaja con señal PWM mientras que es un receptor de 10 canales cuando trabaja con señal SBUS o PPM.

R9DS, es un receptor de 9 canales cuando trabaja con señal PWM mientras que es un receptor de 10 canales cuando trabaja con señal SBUS.

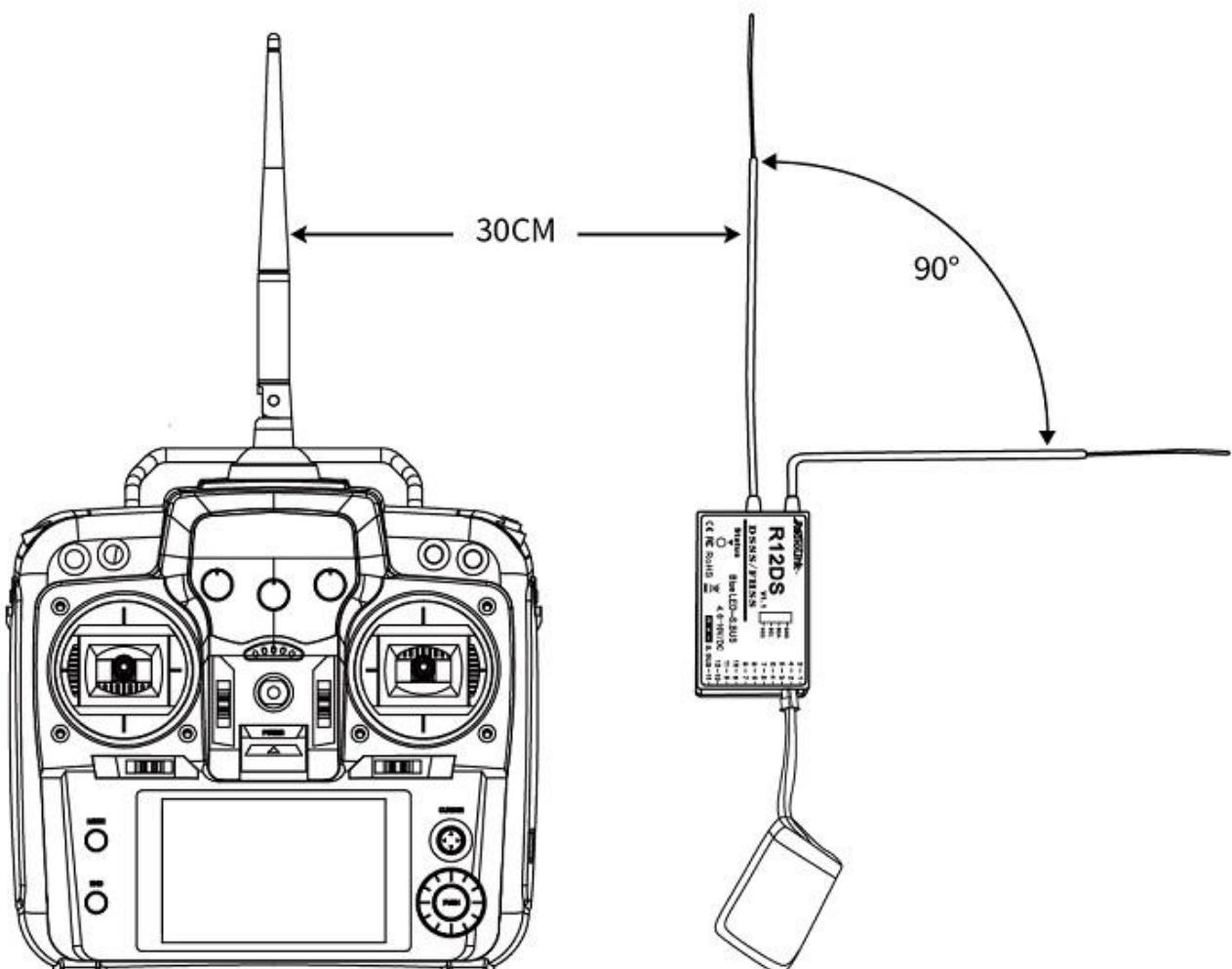
Prestar atención: AT10II tiene 12 canales predeterminados, primero debe configurar AT10II en 10 canales si usa los receptores R6DS, R6DSM, R9DS y R10DS.

Cómo configurar un transmisor de 10 canales: encienda su AT10II: presione el botón Modo un segundo para ingresar al MENÚ BÁSICO, al menú SISTEMA, cambie CH-SELECT de 12CH a 10CH.

Dado que los sistemas de control de radio de Radiolink no son de código abierto, los transmisores de Radiolink solo son compatibles con los receptores de Radiolink y viceversa.

1.1.4 Pruebas RSSI

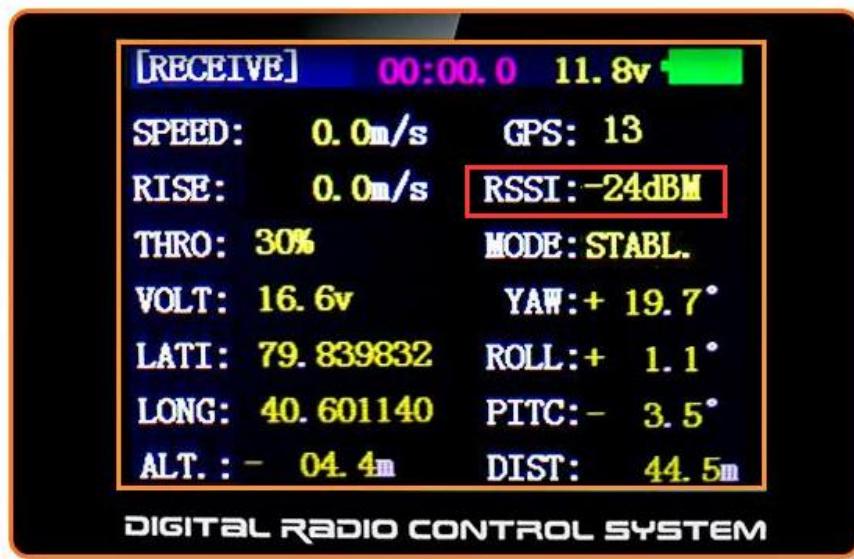
Encienda el transmisor y el receptor, mantenga el transmisor separado del receptor unos 30 centímetros y la antena recta.



En el menú de configuración de parámetros, presione MODE un segundo, puede verificar el RSSI en el menú RECIBIR.

El RSSI es de 0 a 30dBm es normal cuando el transmisor está separado unos 30 centímetros del

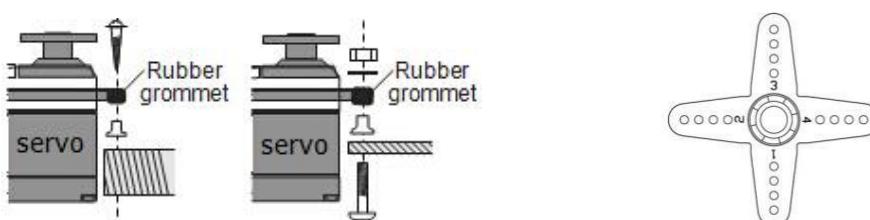
receptor, la señal es mejor, los datos RSSI están más cerca de 0.



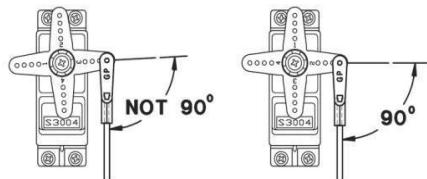
1.2 INSTALACIÓN DE RADIO

1.2.1 Pautas para montar los servos, el receptor y la batería

- Asegúrese de que la lengüeta de alineación de los conectores de la batería, el interruptor y el servo esté orientada correctamente y "clave" en la muesca correspondiente en el receptor o los conectores antes de enchufarlos. Al desenchufar los conectores, nunca tire de los cables. En su lugar, tire siempre del conector de plástico.
- Antena del receptor: En general, la antena del receptor es más larga que el control remoto, no la rompa ni la retraiga; de lo contrario, acorte la distancia de control. La antena debe mantenerse alejada de materiales conductores, como el metal. Realice una prueba de distancia antes de volar.
- Si sus servos de alerones están demasiado lejos para conectarlos al receptor, use un cable de extensión de alerones para extender la longitud. Evite conectar varias extensiones juntas para obtener la longitud deseada. Si la distancia es superior a 50 cm o si se utilizan servos de alto consumo de corriente, use extensiones de servo pesadas.
- Vibración e impermeabilización del receptor: el receptor contiene una parte electrónica de precisión. Asegúrese de evitar vibraciones, golpes y temperaturas extremas. Para protegerlo, envuelva el receptor en gomaespuma u otros materiales que absorban las vibraciones. También es una buena idea impermeabilizar el receptor colocándolo en una bolsa de plástico y asegurando el extremo abierto de la bolsa con una banda elástica antes de envolverlo con gomaespuma. Si accidentalmente ingresa humedad o combustible dentro del receptor, puede experimentar una operación intermitente o un choque. En caso de duda, comuníquese con Radiolink después de los cuidados o distribuidores para obtener servicio.
- Monte siempre los servos con los ojales de goma suministrados. No apriete demasiado los tornillos. Ninguna parte de la carcasa del servo debe estar en contacto con los rieles de montaje, la bandeja del servo o cualquier parte de la estructura. De lo contrario, la vibración se transmitirá al servo y lo dañará. Tenga en cuenta los números pequeños (1, 2, 3 y 4) moldeados en cada brazo de los servos. El número indica cuántos grados está 'apagado' cada brazo de 90 grados para corregir las desviaciones de fabricación diminutas de servo a servo.



- Para centrar los servos, conéctelos al receptor y encienda el transmisor y el receptor. Centre las molduras en el transmisor, luego busque el brazo que estará perpendicular a la varilla de empuje cuando se coloque en el servo.



• Después de instalar los servos, opere cada servo en todo su recorrido y verifique que el las varillas de empuje y los brazos del servo no se unen ni hacen contacto entre sí. También asegúrese de que los controles no requieran una fuerza excesiva para operar. Si hay un zumbido objetable proveniente de un servo, probablemente haya demasiada resistencia en el control. Encuentre y corrija el problema. Incluso si no hay daños en el servo, se producirá un agotamiento excesivo de la batería.

• Utilice la placa de montaje del interruptor de encendido/apagado del receptor como plantilla para el corte y el tornillo orificios, monte el interruptor en el lado del fuselaje opuesto al escape del motor, y donde no se encienda o apague inadvertidamente durante la manipulación o el almacenamiento. Asegúrese de que el interruptor se mueva sin restricciones y se 'cambie bruscamente' de ENCENDIDO a APAGADO, y que el corte permita el movimiento completo del interruptor en ambas direcciones.

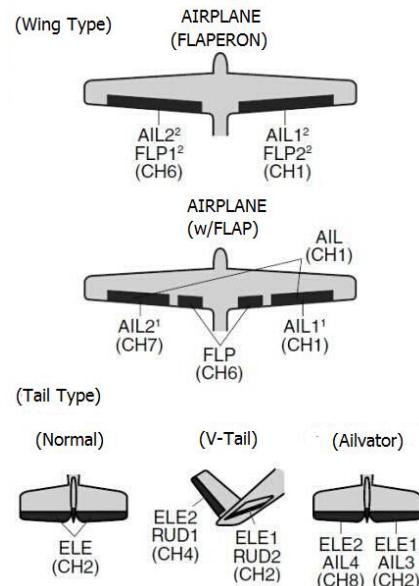
• Cuando instale el arnés del interruptor en el helicóptero, utilice la cubierta del interruptor. En general, coloque el marco entre el interruptor y la cubierta del interruptor y apriete firmemente los tornillos. Los diferentes modelos pueden requerir diferentes instalaciones. Si es así, siga el manual de instrucciones del modelo..

• Para evitar que los cables conductores del servo se rompan por la vibración durante el vuelo, proporcione una ligera cantidad de holgura o extra para que el cable sobresalga un poco y fíjelo en los puntos adecuados. Además, revise periódicamente el cable durante el mantenimiento diario.

1.2.2 Conexiones de receptor y servo (

1) Conexión servo de avión

Salida del receptor y canal	AVIÓN
1	alerones/alerón-1 ¹ /combinado flap-2&alerón-1 ¹
2	ascensor
3	acelerador
4	timón
5	repuesto/tren de aterrizaje/alerón-2 ¹ ³ /flap combinado-1 y alerón-2 ²³
6	repuesto/solapas/solapa combinada-1 y alerón-2 ²
7	repuesto/alerón-2 ¹
8	repuesto/elevador-24/control de mezcla
9	repuesto
10	repuesto

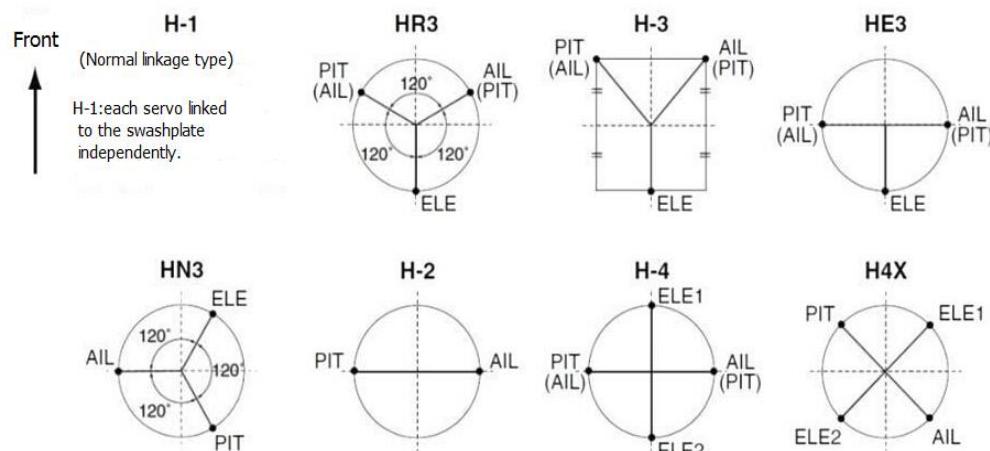


(2) Conexión de servo planeador/planeador

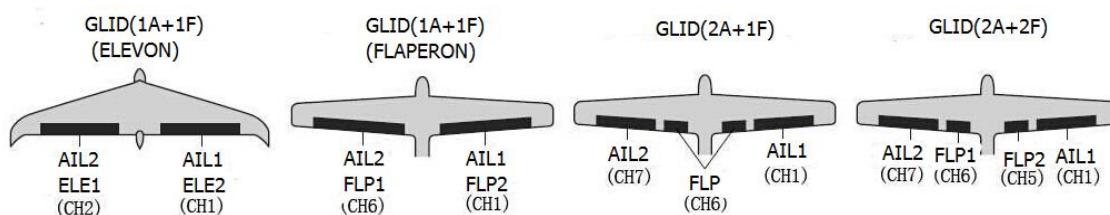
Salida RX y CH	Planeador			
	DESLIZAMIENTO(1A+1F)		DESлиZANTE (2A+1F)	DESLIZAMIENTO (2A+2F)
	ELEVON	FLAPERÓN	AILE-DIFF	AILE-DIFF

1	Conjunto elev-2 y aileron1 Elev-1 y alerón-2	Solapa combinada-2 &alerón-1	alerón-1	Alerón-1
2	Conjunto Elev-1 y alerón-2	Ascensor/combinado timón-2&elev-1 ¹	Ascensor/combinado timón-2&elev-1 ¹	Ascensor/combinado timón-2&elev-1 ¹
3	repuesto/motor	repuesto/motor	repuesto/motor	repuesto/motor/spl-2 ¹
4	Timón	Timón/combinado timón-2&elev-2 ²	Timón/combinado timón-2&elev-2 ²	timón/combinado timón-1&elev-2 ²
5	repuesto/spl-2 ¹	repuesto/spoiler-2 ¹	repuesto/spoiler-2 ¹	colgajo-2
6	Flaps	Conjunto flap-1 y alerón-2	solapas	colgajo-1
7	Repuesto	repuesto	aeroplano-2	Alerón-2
8	repuesto/splrs/splr-1 ¹	repuesto/splrs/splr-1 ¹	repuesto/splrs/splr-1 ¹	repuesto/splrs/splr-1 ¹
9	Repuesto	repuesto	repuesto	repuesto
10	Repuesto	repuesto	repuesto	Repuesto

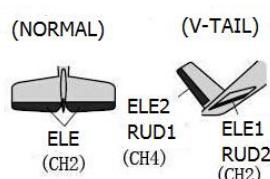
(Swash Type)



(Wing Type)



(Tail Type)



(3) Conexión servo helicóptero

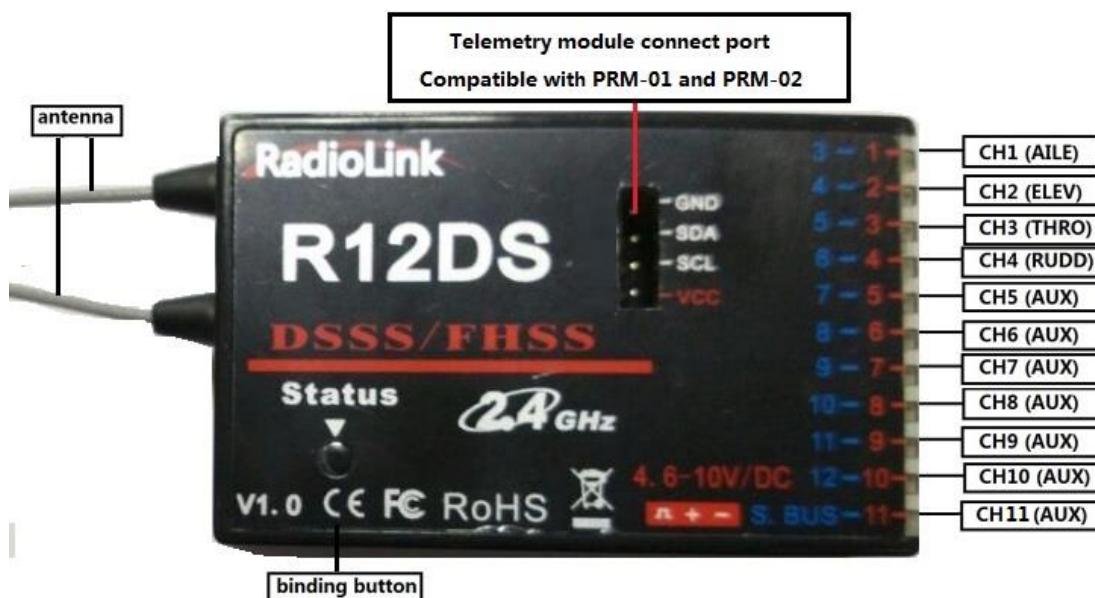
Salida del receptor y canal	Helicóptero
1	alerones/alabeo cíclico
2	Ascensor/paso cíclico
3	Acelerador
4	Timón
5	repuesto/girocompás
6	Tono (tono colectivo)
7	repuesto/gobernador
8	control de repuesto/mezcla
9	Repuesto
10	repuesto
11	repuesto

El receptor y los canales enumerados anteriormente se refieren al canal 1 ~ 11 del receptor R12DS, conecte el receptor con el servo relacionado, puede controlar los servos mediante el interruptor correspondiente. Para que quede claro, el servo conectado con el canal 1 del receptor está controlado por la palanca del alerón de radio, el servo conectado con el canal 2 está controlado por la palanca del elevador, el servo conectado con el canal 3 está controlado por la palanca del acelerador, el servo conectado con el canal 4 está controlado por la palanca del timón. Los canales 5~11 se pueden configurar automáticamente con los interruptores correspondientes del menú AUX-CH y el submenú. Para el canal de señal SBUS, sale por los 3 pines de 12 filas.

Modos de funcionamiento de la señal:

Hay dos modos de trabajo de señal, salida de señal PWM y SBUS&PWM. Presione brevemente ID SET dos veces en 1 s, el modo de trabajo cambiará. El led ROJO indica la salida PWM y el led AZUL/MORADO indica señal SBUS.

(1) modo de trabajo de salida de señal PWM: El led ROJO indica salida de señal PWM, 11 canales en total.

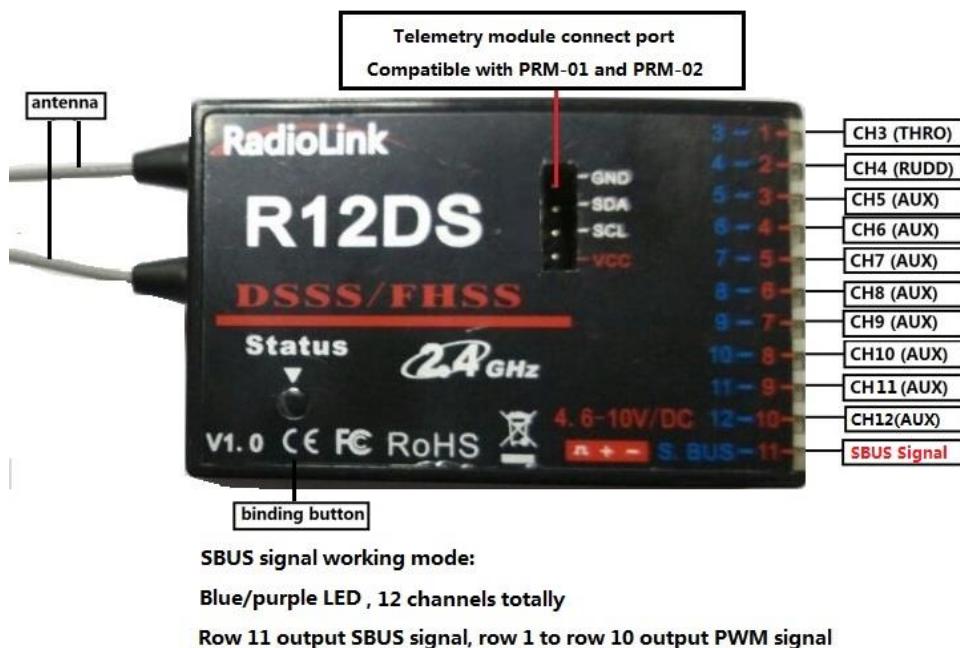


PWM signal working mode:

Red LED, output 11 channels PWM signal

(2) Modo de funcionamiento de salida de señal dual SBUS y PWM: el LED AZUL/MORADO indica la salida de señal SBUS y PWM al mismo tiempo con 12 canales en total. El canal de señal SBUS (3 pines de la fila 11) emite 12 canales de señal SBUS mientras que los canales de señal PWM (3 pines de la fila 1 a la fila 10, es decir, CH3 a CH12) emiten señales PWM con 12 canales en total. La cantidad real de canal de salida de señal PWM depende de la salida de señal SBUS utilizada. Por ejemplo, si 4 canales de salida de señal SBUS

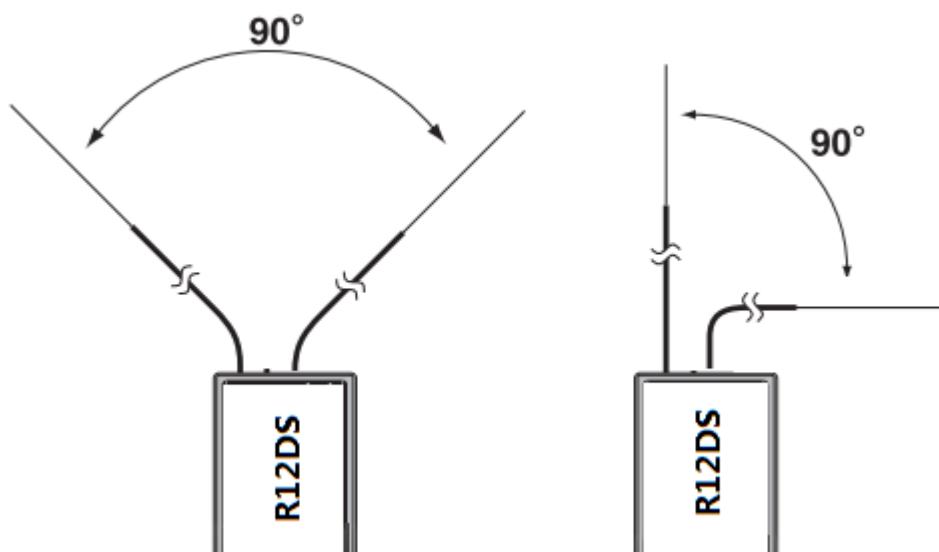
usado, solo quedan 8 canales de salida de señal PWM.



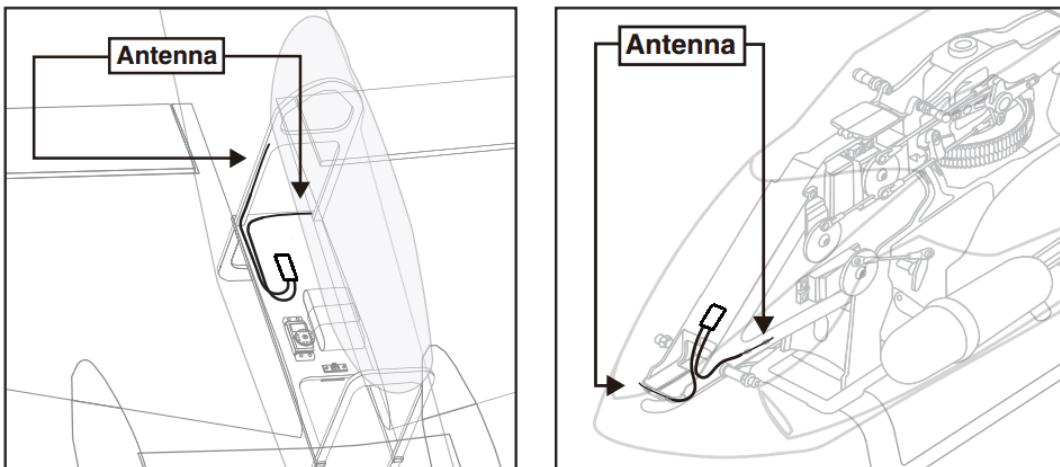
1.2.3 Instalación de antena

1. Instalación de la antena del receptor

- ① Mantenga las antenas lo más rectas posible y a 90° como se indica a continuación, o el rango de control efectivo reducir.



- ② Los modelos grandes pueden contener piezas metálicas que influyan en la emisión de la señal. En este caso, las antenas deben ser colocados a ambos lados del modelo para garantizar el mejor estado de la señal en todas las circunstancias.



③ Las antenas deben mantenerse alejadas de conductores metálicos y fibra de carbono al menos media pulgada de distancia y sin agacharse.

④ Mantenga las antenas alejadas de motores, ESC u otras posibles fuentes de interferencia.

Nota El receptor contiene algunos componentes electrónicos de alta precisión. Tenga cuidado de evitar vibraciones fuertes y altas temperaturas.

Cuando haya completado todos los pasos anteriores, apague el transmisor y vuelva a encenderlo para comprobar si el receptor está correctamente conectado.

2. Instalación de la antena del transmisor

① La antena del transmisor es ajustable, así que asegúrese de que la antena nunca apunte directamente al modelo cuando vuela, ya que esto puede disminuir la señal del receptor.

② Mantenga la antena perpendicular al transmisor para optimizar el rendimiento del receptor. Eso también depende de cómo sostenga el transmisor. Pero en la mayoría de los casos, ajustar la antena con una posición perpendicular a la superficie del transmisor logrará el mejor resultado. Ajuste la antena del transmisor de acuerdo con la forma en que sostiene el transmisor.

③ Nunca agarre la antena cuando vuela, ya que esto degrada el rango de control efectivo.

1.3 CONFIGURACIÓN BÁSICA DE LA RADIO

1.3.1 Configuración básica del transmisor

(1) Idioma de visualización: se puede seleccionar el idioma de visualización del nombre de la función, etc. en cada menú de función. La pantalla dice "IDIOMA". Cambie esto al idioma deseado.

(2) Modo Stick: La pantalla dice "STK-MODE". Cambie esto al modo correcto. Tenga en cuenta que esto NO cambiará el acelerador y los trinquetes del elevador, etc. Esos son cambios mecánicos que debe realizar un centro de servicio.

(3) Modo RF: el indicador LED se volverá verde fijo cuando el modo RF esté activo.

(4) Ajuste del contraste de la pantalla: Para ajustar el contraste de la pantalla, desde el menú de inicio, presione y mantenga presionado el BOTÓN FINALIZAR. Gire el DIAL mientras mantiene presionado el BOTÓN FINALIZAR: en el sentido de las agujas del reloj para iluminar y en el sentido contrario a las agujas del reloj para oscurecer la pantalla.

(5) Configuración del nombre de usuario: el nombre de usuario se puede configurar mediante DIAL y PUSH con letras y números.

(6) Voltaje alarmante:

Transmisor: preconfigurado 8,6 V, se puede autoconfigurar

Receptor: preconfigurado 4,0 V, se puede autoconfigurar Ext:
preconfigurado 10,1 V, se puede autoconfigurar

1.3.2 Tipo de modelo

En el menú básico, use el CURSOR para seleccionar TIPO DE MODELO e ingrese presionando PUSH. Hay 6 tipos diferentes incluidos en el sistema, HELICÓPTERO, AEROBÁSICO, GLID (1A+1F), GLID (2A+1F), GLID (2A+2F) y MULTIROTOR, después de seleccionar el tipo de modelo, mantenga presionado PUSH para 1 en segundo lugar, cuando aparece la palabra "¿está seguro de cambiar?", se cambia el tipo de modelo.

1.3.3 Vinculación

Cada transmisor tiene un código de identificación único asignado individualmente. El receptor debe unirse al transmisor antes de comenzar la operación. Una vez completada la vinculación, el código de identificación se almacenará en el receptor y no será necesaria ninguna vinculación adicional a menos que el receptor se utilice con otro transmisor. Cuando compra un nuevo R12DS, este procedimiento es necesario; de lo contrario, el receptor no funcionará.

1. Coloque el transmisor y el receptor cerca uno del otro dentro de los 50 centímetros.
 2. Encienda el AT10II y el receptor R12DS. El LED ROJO estará encendido.
 3. Encienda el AT10II y se conectarán automáticamente al receptor más cercano.
 4. Hay un botón de enlace negro (ID SET) en el lateral del receptor. Pulse el botón durante más de 1 segundo y suelte, el LED ROJO (de forma predeterminada, podría ser Púrpura para la salida de señal SBUS y PWM) parpadeará, lo que significa que el proceso de vinculación está en curso.
 5. Cuando el LED deja de parpadear y está siempre encendido, el enlace está completo.
- Asegúrese de que los servos conectados con el receptor puedan ser operados por el transmisor.

Nota

AT10II tiene 12 canales predeterminados y se puede cambiar a 10 canales. Para enlazar con receptores que no sean de 12 canales (R6DS, R6DSM, R9DS), la cantidad de canales debe cambiar a 10 canales.

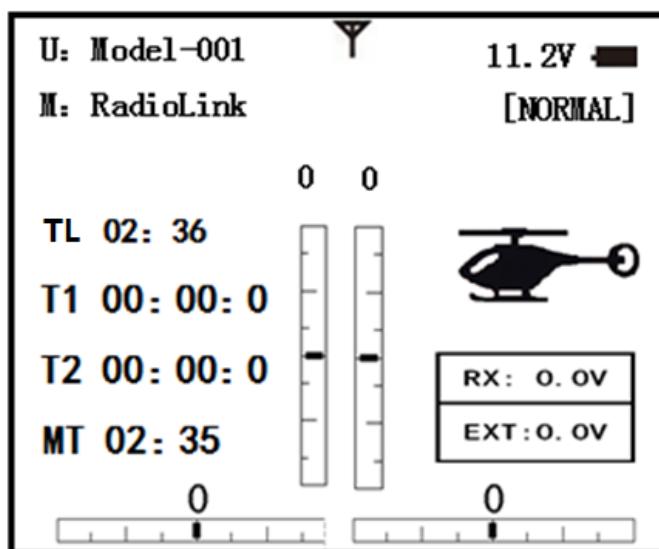
Cómo configurar la cantidad de canales del transmisor: encienda el AT10II--Mantenga presionado MODE para ingresar al MENÚ BÁSICO-- Mueva el CURSOR para seleccionar e ingresar al SISTEMA --cambie CH-SELECT de 12CH a 10CH.

Dado que los sistemas de control de radio RadioLink no son de código abierto, los transmisores RadioLink SOLO son compatibles con los receptores RadioLink.

1.3.4 Pantallas y botones del transmisor

Cuando enciende su transmisor por primera vez, suena un pitido doble de confirmación y aparece la pantalla que se muestra a continuación. Antes de volar, o incluso de arrancar el motor, asegúrese de que el tipo de modelo y el nombre que aparecen en la pantalla coincidan con el modelo que está a punto de volar. Si está en la memoria del modelo incorrecto, los servos pueden estar invertidos y los viajes y ajustes serán incorrectos, lo que provocará un bloqueo inmediato.

Pantalla de inicio



TL: Muestra los tiempos de encendido acumulados. (Horas: minutos) T1/T2

: Visualización del temporizador T1/T2. (Minutos: segundos)

MONTE: Visualización del temporizador del modelo. Muestra el tiempo de encendido acumulado para cada modelo. (Horas: minutos)

Instrucción de botón

BOTÓN DE MODO:

Mantenga presionado el BOTÓN DE MODO durante un segundo para abrir los menús de programación. Presione el BOTÓN DE MODO para cambiar entre BÁSICO y AVANZADO. Presione el BOTÓN DE MODO para desplazarse entre las condiciones en ciertas funciones.

BOTÓN FINALIZAR:

Pulse el BOTÓN FINALIZAR para volver a la pantalla anterior. Cierra las funciones de regreso a los menús, cierra los menús a la pantalla de inicio.

PRESIONAR EL BOTÓN:

Pulse el BOTÓN PULSADOR para seleccionar una función.

Gire MARCAR:

Gire el DIAL en el sentido de las agujas del reloj o en el sentido contrario a las agujas del reloj para desplazarse por las opciones dentro de una opción de una función Pantalla de advertencia y error

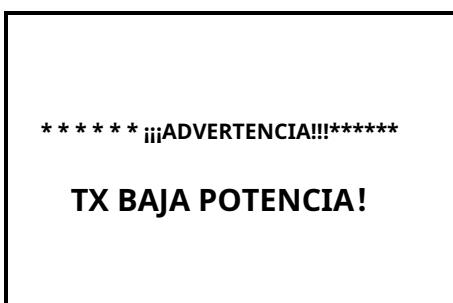
Cuando el transmisor está encendido, puede ocurrir una advertencia o un error según la siguiente probabilidad:

1. Alarma de bajo voltaje de la batería

La batería de litio 2S-4S puede adaptarse al transmisor, el voltaje de advertencia se puede configurar automáticamente de acuerdo con la batería diferente.

Paso de configuración: encienda el transmisor, mantenga presionado MODE durante un segundo para ingresar al menú básico y presione PUSH para ingresar a PARÁMETRO. Elija TX ALARM por DIAL y PUSH para cambiar los datos relativos. El voltaje mínimo sugerido no es inferior a 7,4 V.

Cuando el voltaje del transmisor es menor que el voltaje de configuración, sonará un pitido hasta que el transmisor se apague. Lo más importante es aterrizar su modelo de avión cuando suene la alarma del transmisor.



2. Alarma de mezcla

Cuando el transmisor emite una alarma de mezcla, significa que al menos un interruptor mixto está activo. Y cuando esté inactivo, la advertencia se detendrá. Cuando el transmisor está encendido, en un tipo de modelo diferente, el interruptor de mezcla se muestra a continuación:

ACRO: corte del acelerador, ralentí abajo, balanceo rápido, freno de

aire GLID: mariposa, condición

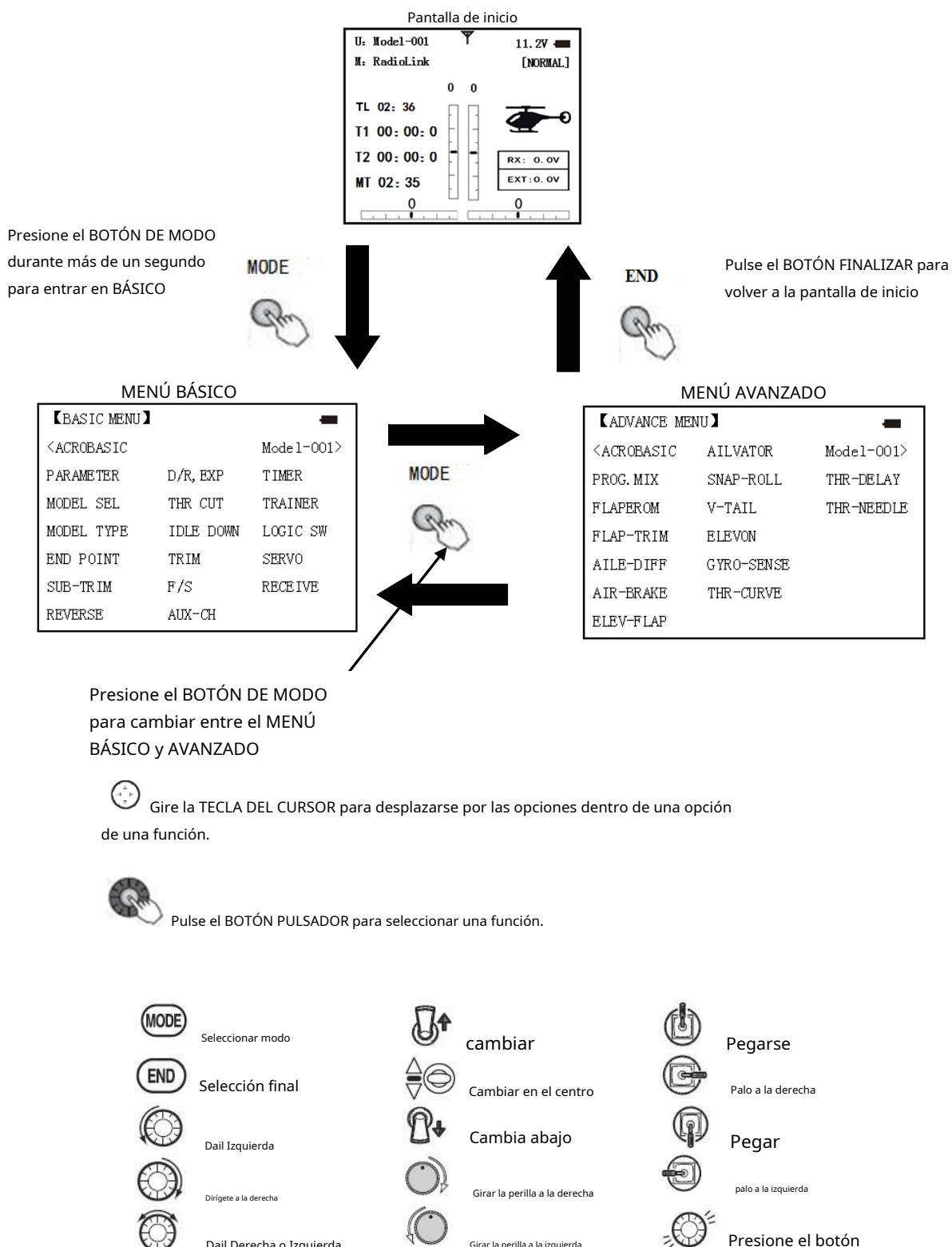
HELI: corte del acelerador, bloqueo del acelerador, acelerar

Si la advertencia continúa aunque el interruptor relacionado esté APAGADO, probablemente se deba a que algunos programas se mezclaron con un interruptor y el estado APAGADO se invirtió. Ahora debe configurar la alarma de mezcla nuevamente mediante DIAL.

PARTE 2. FUNCIÓN BÁSICA DEL AVIÓN

Preste atención a que el menú (BÁSICO) es adecuado para todo tipo de modelos (avión, helicóptero, planeador, multícoptero). El corte del motor se introducirá en el Menú Glider (Básico), excepto Idle down & Throttle cut. El menú básico del helicóptero incluye algunas funciones adicionales (inclinación del plato oscilante, curvas de aceleración y cabeceo y mezcla antitorque del rotor de cola en el modelo de vuelo normal) que se tratarán en la sección Helicóptero.

2.1 UNA GUÍA RÁPIDA DEL MENÚ BÁSICO DE ACRO



2.2 UNA GUÍA RÁPIDA: PRIMEROS PASOS CON UN AVIÓN BÁSICO DE 4 CANALES

Esta guía está destinada a ayudarlo a familiarizarse con la radio, a darle algunas ideas y orientación sobre cómo hacerlo. Le damos una visión general de lo que logramos; una descripción 'por nombre' de lo que estamos haciendo para ayudarlo con la radio; luego, una instrucción paso a paso para dejar de lado el misterio al configurar su modelo.

Para obtener detalles adicionales sobre cada función, consulte la sección de esa función en este manual.

Objetivos del ejemplo	Pasos	Entrada para ejemplo
Prepara tu avión	Instale todos los servos, interruptores, receptores, etc. según las instrucciones de su modelo. Encienda el transmisor y luego el receptor; ajuste todos los vínculos para que las superficies estén casi centradas. Ajuste mecánicamente todos los enlaces lo más cerca posible de los tiros de control adecuados. Compruebe la dirección del servo. Tome notas ahora de lo que necesitará cambiar durante la programación.	
Nombre el modelo <i>(Tenga en cuenta que no necesita hacer cualquier cosa para 'salvar' o almacenar estos datos).</i>	Abra el menú Básico, luego abra el PARÁMETRO	Turna en el transmisor. modo durante 1 segundo al menú básico. elegir modelo
	Ir al nombre del modelo	al modo, al nombre del modo, presione EMPUJAR para ajuste
	Ingrese el nombre del avión Cerrar el submenú Modelo	Para cambiar el primer carácter, cuando el carácter adecuado es que se muestra, presione para seleccionar. Para mover personaje. Repita según sea necesario. Al siguiente volver al menú BÁSICO
Necesidad de ajustar EN D-POINT para cumplir con el servo relacionado.	En el menú BÁSICO busque el PUNTO FINAL	al PUNTO FINAL, presione el BOTÓN para configurar
	Ajustar el punto final (EX: THRO servo) Cerrar la función	para acelerar Palanca del acelerador hasta el carburador se cierra como se deseé. hasta que el brazo del acelerador se abra carburador en la palanca de aceleración máxima. Repita para cada canal según sea necesario.

Con trims digitales no apagas el motor con THROTTLE TRIM. Configuremos IDLE-DOWN y 'throttle cut'

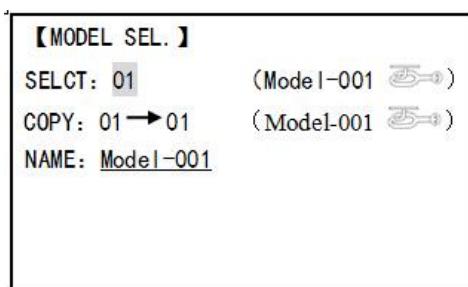
Objetivos del ejemplo	Pasos	Entrada para ejemplo
Configuración de ralentí hacia abajo: ralentí hacia abajo es para bajar la velocidad del motor para aterrizar, rodar acrobático visualización y lanzamiento etc. Está preestablecido en APAGADO y se usa principalmente para arrancar el motor y deslizarse, y luego para evitar que se apague.	En el menú BÁSICO, seleccione IDLE DOWN.	a ralentí, imprenta
	Activar y ajustar IDLE DOWN	MEZCLAR, imprenta a ENCENDIDO, imprenta C a la posición central, la pantalla ahora muestra ENCENDIDO.
	Opcional: cambie el comando del interruptor C	a RATE, para aumentar la velocidad hasta que el motor funcione en ralentí de manera confiable pero lo suficientemente bajo como para quedarse quieto.
	Cierra la función	Menú BÁSICO, de nuevo al inicio pantalla.
THR CUT apaga el motor por completo con el tirón de un	En el menú BÁSICO, elija THR CUT	a THR CORTE, imprenta

<p>interruptor. (Nota: No asigne IDLE DOWN y THR CUT a ambos posición de un interruptor de 2 posiciones</p>	<p>Activar, asignar SWITCH y ajustar. Cierra la función</p>	
<p>Configurar tasas dobles/triples y exponenciales (D/P, EXP) (Tenga en cuenta que en el medio del lado izquierdo de la pantalla está el nombre del canal y la posición del interruptor que está ajustando. D/R puede configurarse por canal eligiendo el cambio y mezcle la tarifa.</p>	<p>En el menú BÁSICO, elija D/R, EXP</p>	
	<p>Elija el control deseado y configure el primera (EX: alta) tasa de lanzamientos y exponencial.</p>	
	<p>Establezca los lanzamientos de segunda tasa (baja) y exponencial.</p>	

2.3 FUNCIÓN BÁSICA DEL AVIÓN

2.3.1 Selección de modelo

Submenú Modelo: incluye tres funciones que gestionan la memoria del modelo: SELECCIÓN DE MODELO, COPIA DE MODELO y NOMBRE DEL MODELO. Dado que estas funciones están relacionadas y todas las funciones básicas se utilizan con la mayoría de los modelos, se encuentran juntas en el submenú Modelo.



SELECCIÓN DE MODELO

En total, hay 15 modelos almacenados en el sistema, seguidos por el nombre del modelo y el tipo de avión a usar

de barril, por lo que no necesita configurar cada vez para un plano diferente. NOMBRE DEL MODELO, TIPO DE MODELO y voltaje del transmisor. Asegúrese de que TIPO DE MODELO se cumpla con su tipo de avión antes del vuelo. O causará un error en el servo y el timón.

COPiar

Guarde los datos actuales como otro tipo de modelo, se mostrarán por área de sombra para diferir. Cuando comience esta copia, los datos del objeto estarán completamente cubiertos, incluidos el nombre, el tipo y el tipo de módulo, y no se podrán recuperar.

→ Precaución: cuando guarde el tipo de modelo actual como otro, todos los datos relacionados se copiarán, incluido el nombre del modelo original. En consecuencia, si desea cambiar el tipo de modelo, todos los datos deben restablecerse, también para el nombre del modelo. Lo primero que debe copiar es cambiar el tipo de modelo o eliminar el nombre original y cambiar el nombre de un nuevo modelo para evitar confusiones.

Nombre del modelo

Esto se utiliza para establecer el nombre del modelo actual. Asigne un nombre a todos los modelos para identificarse entre sí y seleccione rápidamente el tipo de modelo y reduzca el posible bloqueo por el uso de un tipo de modelo incorrecto.

Formato para nombrar un modelo:

- el nombre puede tener más de 9 caracteres
- todos los caracteres pueden ser letras, números, espacios en blanco o caracteres especiales
- El nombre de configuración de fábrica MODEL-XXXX se mostrará como (modelo de ejemplo 1 muestra MODEL-0001)

Objetivos	Pasos	Entradas
Nombre modelo3 "Cap-232_" (donde subrayar representa un espacio en blanco)	Modelo abierto	 por 1 segundo. (Si AVANZA,  de nuevo)  a MODEO SEL. Pulse EMPUJAR
	Confirmar modelo correcto (Ej: 3)	Si la selección no muestra '3', realice la selección del modelo
	Vaya a Nombre para cambiar el primer carácter (Ej: M a C)	 M a C, presione PUSH.
	Cambiar el siguiente carácter	 para elegir el personaje, presione PUSH para confirmar
	Repita los pasos anteriores hasta terminar de nombrar el modelo.	 a una repetición.
	Cerca	 

Selección de submenú: todos los parámetros necesitan una configuración de tiempo. Después de seleccionar el tipo de modelo, debe configurar los datos relacionados para él.

- cuál es el tipo de modelo
- si el canal de aceleración 3 es adecuado para el tipo de modelo seleccionado? O debe asegurarse de que el canal 3 sea de rango completo ajustable (solo planeador). También para diferentes modelos, puede configurar el acelerador en reversa correspondientemente.

Primero inicialice los datos originales y establezca nuevos datos para el tipo de modelo seleccionado

Restablecimiento de modelo: el restablecimiento del modelo solo está disponible en fábrica. Si desea eliminar un nuevo tipo de modelo establecido, tienes que borrar uno por uno.

Objetivos	Pasos	Entradas
Restablecer modelo memoria 1	Confirme que actualmente está utilizando la memoria de modelo adecuada (Ej: 1)	En la pantalla de inicio, verifique el nombre del modelo y el No. en la parte superior izquierda, si no es correcto, use Model Select.
	Abrir el submenú PARÁMETROS	 por 1 segundo  al modelo SEL, presione.

	restablecer la memoria	Empujar  al modelo 1, EMPUJAR
	Confirmar el cambio	¿Está seguro? Pulse EMPUJAR
	Cerca	 

Seleccionar tipo de modelo

• ACRO básico:

Drive ACRO tipo básico (multi perfil aerodinámico. Detalle en Twin Aileron Servos, Twin Elevator Servos, ELEV-FLAP mix y V-tail)

• planeador:

Diferente tipo de cola (detalle en tipo planeador)

• helicóptero:

8 tipos de platos oscilantes (detalle en tipo helicóptero)

➔ Precaución: decida un tipo de modelo para el plano del modelo. Para la mayoría de los aviones de ala fija, Aero Basic es mejor, porque tiene algunas funciones que el planeador no tiene. Mientras que a veces, el planeador (2A+1F) es mejor.

• funciones especiales para aero basic:

- giro rápido
- Mezcla ELEV-flap (soporte de servos de elevador gemelos)
- avión de potencia de aceite: ralentí abajo, acelerador cerrado, Mezcla de agujas del acelerador, etc.

• funciones aero basic no tiene:

5 condiciones de vuelo individuales (normal, inicio, velocidad, distancia, aterrizaje)

Si el tipo de modelo seleccionado es planeador o helicóptero, vaya al capítulo correspondiente para realizar la configuración. Despues de cambiar el tipo de modelo, todos los parámetros deben restablecerse, incluido el nombre.

2.3.2 Tipo de modelo

Restablecimiento de datos

Todos los datos establecidos se pueden restablecer a la configuración de fábrica. Esta función no eliminará todos los tipos de modelos configurados en la radio.

Paso de configuración:

Ingresé al menú básico para el TIPO DE MODELO, use el dial para elegir el tipo adecuado y presione PUSH durante un segundo, cuando la pantalla muestre "está seguro", presione PUSH y la radio emitirá un pitido y se configurará con los datos de fábrica.

➔ Precaución: no apague la radio antes de finalizar la configuración, o la configuración no es válida.

Seleccionar modelo

Objetivos	Pasos	Entradas
Seleccione el modelo adecuado Escriba para su modo I (Ej: ACRO)	Abra el menú BÁSICO, luego el submenú PARÁMETROS	Encienda el transmisor. MODO por 1s. (Si es AVANZADO, Modo de nuevo.)
	Ir a TIPO DE MODELO.	 al Modo TIPO, presione PUSH.
	Seleccione el tipo adecuado Ej.: ACRO Confirme el cambio. Cerca.	 a ACRBASIC,PULSE durante 1s. Pantalla "¿Estás seguro?". PULSA para confirmar. Fin al menú BÁSICO.

Segundo alerón :(AILE-2) (solo ACROGLID1A+1FGLID2A+1F): cambie la opción predeterminada para los servos de doble alerón de los canales 6 (FLAPERON) a los canales 5 y 6, o a los canales 3 y 6, o al canal 7 (AIL-DIF) a los canales 5 y 7. Esto le permite utilizar estas 2 excelentes funciones mientras utiliza el receptor de 5 canales.

Precaución: Cambiar AILE-2 solo le dice al sistema qué servos utilizar si FLAPERON o AIL-DIF están activados.

Todavía debe activar esa función y completar su configuración para obtener detalles sobre los servos de ailerones gemelos, incluido el uso de AILE-2.

(Solo para planeador 1A+1F) si el canal 3 se configura como el segundo ailerón, el receptor F/S no será válido.

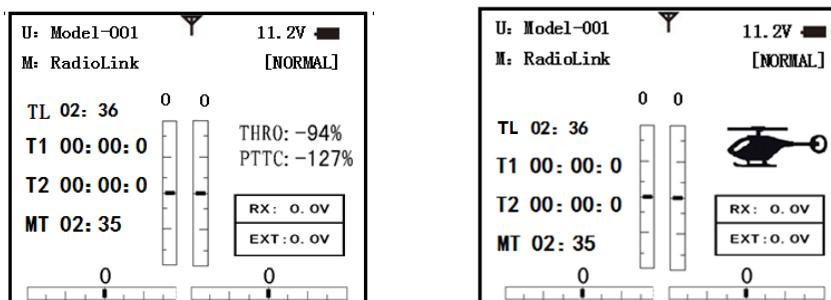
Límite de recorrido ajustable (ATL)

Haga que la PALANCA DE COMPENSACIÓN del canal 3 (CONFIGURACIÓN DEL ACELERADOR) sea efectiva solo con el acelerador bajo y desactive la compensación con el acelerador alto. Esto evita que la varilla de empuje se atasque debido a los cambios de ajuste de ralentí. Esta función está predeterminada en ON. Si no está utilizando el canal 3 para el acelerador, es posible que desee que la operación de recorte sea la misma que en todos los demás canales. Para ello, establezca ATL en APAGADO. Si necesita que el ATL sea efectivo en la parte superior de la palanca en lugar de en la parte inferior, invierta la configuración THR-REV. Tenga en cuenta que esto afecta a todos los modelos de la radio, no solo al modelo que está editando actualmente.

Objetivos	Pasos	Entradas
Cambie ATL de ON a OFF para robots de combate, tanques, aerofrenos y otros usos del canal 3.	Abrir el menú básico, luego a Tipo de modo.	Modo por 1s (Si es ADVANCE, Modo de nuevo). Para Modo TIPO, presione PUSH.
	Ir a ATL y cambio. (Ej: a APAGADO)	a ATL, desactivado.
	Cerca	END END

visualización de la pantalla de inicio

Como se muestra a continuación, la pantalla de inicio mostrará el tipo de avión y el paso del acelerador:



ILLUST: muestra la ilustración del helicóptero en la pantalla de inicio. (Predeterminado) THR/

PIT: muestra la posición actual de aceleración y cabeceo en la pantalla de inicio.

Paso para cambiar la imagen del tipo de avión a THR/PIT: en el tipo de modelo de helicóptero, ingrese al menú básico, elija MODEL TYPE e ingrese HOME DISP, presione PUSH, luego DIAL a THR/PIT, luego presione PUSH.

2.3.3 Punto final del ajuste del recorrido del servo (PUNTO FINAL, también llamado EPA)

La versión más flexible de ajuste de recorrido está disponible. Ajusta de forma independiente cada extremo del recorrido de cada servo individual, en lugar de una configuración para el servo que afecta ambas direcciones. Nuevamente, para helicópteros CCPM, asegúrese de ver SWASH AFR antes de ajustar los puntos finales.

【END POINT】	
CH1: AILE	→ 1: AILE 100/100
← →	2: ELEV 100/100
100% 100%	3: THRO 100/100
CH9: 75/ 75	4: RUDD 100/100
CH10: 75/ 75	5: GEAR 75/75
CH11: 75/ 75	6: FLAP 75/75
CH12: 75/ 75	7: AUX1 75/75
	8: AUX2 75/75

Ajustabilidad:

- Puede establecer cada dirección de forma independiente.
- Va desde 0% (ningún movimiento del servo) hasta 140%. En un ajuste del 100%, el El tiro del servo es de aproximadamente 40° para los canales 1-4 y de aproximadamente 55° para los canales 5-8.
- La reducción de los ajustes de porcentaje reduce el recorrido total del servo en esa dirección.

Ejemplos:

- Ajuste el extremo superior del acelerador para evitar que se atasque en el carburador y el extremo inferior para permitir el cierre adecuado del carburador.
- El PUNTO FINAL se puede ajustar a 0 para evitar que un servo se mueva en una dirección, como los flaps que no están destinados a funcionar también como spoilers.
- Los servos de retracción no son proporcionales. Cambiar el PUNTO FINAL no ajustará el servo.

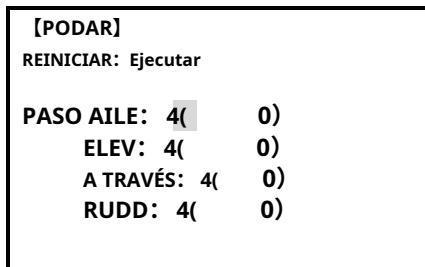
END POINT ajusta solo el servo individual. No tendrá ningún efecto en ningún otro servo que se opere junto con este servo a través de una mezcla o programación preestablecida como FLAPERON, AILEVATOR, etc. Esto es para que cada servo individual pueda ajustarse cuidadosamente para evitar atascos y otros conflictos. Para ajustar el recorrido total de una función como FLAPERON, realice los ajustes en los controles de esa función. Para helicópteros CCPM, ajuste el recorrido total de la función, como paso colectivo, en SWASH AFR. ¿Ajustar el enlace o el PUNTO FINAL? Casi siempre es mejor ajustar sus enlaces para acercarse lo más posible antes de utilizar END POINT. Cuanto más alto sea el ajuste del PUNTO FINAL, mejor será la precisión de la posición y más potencia de servo estará disponible en casi cualquier posición (excepto si se utilizan servos digitales). Los valores más altos de PUNTO FINAL también significan un tiempo de viaje más largo para alcanzar la posición deseada, ya que está utilizando una mayor parte del recorrido total del servo. (Por ejemplo, usar 50% END POINT le daría solo la mitad de los pasos del recorrido del servo, lo que significa que cada clic de ajuste tiene el doble de efecto y el servo llega allí en la mitad del tiempo). Punto final (y movimiento del enlace) = par, precisión, pero tiempo de tránsito para llegar allí.

- PUNTO FINAL (en lugar de ajustar los vínculos) = tiempo de viaje, pero torque, precisión. Gestión de ralentí del motor: IDLE-DOWN y THR-CUT: funciones que trabajan con el TRIM del ACELERADOR digital para proporcionar un medio simple y consistente de operación del motor. ¡Ya no tendrá que preocuparse más por obtener el ajuste justo en el lugar adecuado para los aterrizajes o despegues! Para ajustes adicionales del motor, consulte AGUJA DEL ACELERADOR y RETARDO DEL ACELERADOR.

Objetivos	Pasos	Entradas
Disminuya el recorrido del servo de flaps en dirección ascendente al 5 % para permitir el ajuste del vuelo nivelado únicamente y el recorrido descendente al 85 % para evitar atascos.	Abrir la función PUNTO FINAL	(MODE) por 1s.(Si AVANZA, (MODE) de nuevo) al PUNTO FINAL, EMPUJAR
	Elija el canal adecuado y mueva la palanca o la perilla en la dirección que deseé ajustar y configure el recorrido del servo (por ejemplo, aletear hacia arriba un 5 %).	(+) a FLAP,EMPUJAR, al 5%,imprenta
	Cerca	(END) (END)

2.3.4 Ajuste

Submenú TRIM: restablece y ajusta la efectividad de los trims digitales.



El AT10II tiene ajustes digitales que son diferentes de los controles deslizantes de ajuste mecánicos convencionales. Cada PALANCA DE AJUSTE es en realidad un interruptor de dos direcciones. Cada vez que se presiona la PALANCA DE COMPENSACIÓN, la compensación cambia en una cantidad seleccionada. Cuando mantiene presionada la PALANCA DE COMPENSACIÓN, la velocidad de compensación aumentará. La posición de trimado actual se muestra gráficamente en la pantalla de inicio. El submenú TRIM incluye dos funciones que se utilizan para gestionar las opciones de recorte.

- (1) Trim reset (RESET): Centra electrónicamente los recortes a sus valores predeterminados. Tenga en cuenta que la configuración de SUB-TRIM y la tasa de paso de ajuste no se restablecen con este comando.
- (2) Paso de compensación (STEP): cambia la velocidad a la que se mueve la compensación cuando se activa la PALANCA DE COMPENSACIÓN. Se puede programar de 1 a 40 unidades, según las características del MULTIROTOR. A la mayoría de los MULTIROTOR ordinarios les va bien entre 2 y 10 unidades. Generalmente, los pasos de compensación más grandes son para modelos con grandes recorridos de control o para primeros vuelos para garantizar una compensación suficiente para corregir correctamente el modelo. Posteriormente se utilizan pasos de compensación más pequeños para permitir ajustes muy finos en vuelo.

Solo modelos HELI: OFFSET está disponible en los ups inactivos. Si se inhibe la COMPENSACIÓN, el ajuste de las PALANCAS DE COMPENSACIÓN ajustará las compensaciones para todas las condiciones de vuelo. Si OFFSET está activo, mover los recortes dentro de cualquier condición afectará solo a esa condición.

Objetivos	Pasos	Entradas
Vuelva a poner los compensadores en punto muerto después de haber ajustado todo el varillaje. Nota: esta es una de las varias funciones para las que la radio requiere confirmación para hacer un cambio	Abra el menú BÁSICO, luego abre TRIM submenú.	Por 1 s. (Si es ADELANTADO, de nuevo) PODAR .
	Confirme el reinicio.	reiniciar, por 1 s. Suena un pitido.
Doble la sensibilidad del PALANAS DE ALERÓN para un primer vuelo de un modelo acrobático para garantizar un rango suficiente para ajustar el modelo para un vuelo nivelado.	Ajustar el tamaño de el paso (Ej.: 8)	a AILE, EMPUJAR a 8, EMPUJAR
	Repita para otros canal.	a ELEV, EMPUJAR a la nueva configuración. Repita según sea necesario.
	Cerca	

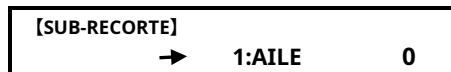
2.3.5 RECORTE SECUNDARIO

SUB-TRIM: realiza pequeños cambios o correcciones a la posición neutral de cada servo. El rango es - 120 a +120, con ajuste 0, por defecto, sin SUB-TRIM.

Le recomendamos que centre los recortes digitales antes de realizar cambios SUB-TRIM y que intente mantener todos los valores SUB-TRIM lo más pequeños posible. De lo contrario, cuando el SUB-TRIM tiene valores grandes, el rango de recorrido del servo se restringe en un lado.

El procedimiento recomendado es el siguiente:

- Mida y registre la posición deseada de la superficie;
- Poner a cero tanto los trims (menú TRIM RESET) como el SUB-TRIM (este menú);
- Montar los brazos y conexiones de los servos de modo que el punto muerto de la superficie de control sea lo más correcto posible; y
- use una pequeña cantidad de SUB-TRIM para hacer correcciones finas.



CH1:	AILE	2: ELEV	0
	0	3: A TRAVÉS	0
		4: RUDD	0
CH9:	0	5: ENGRANAJE	0
CH10:	0	6: SOLAPA	0
CH11:	0	7: AUX1	0
CH12:	0	8: AUX2	0

Objetivos	Pasos	Entradas
Ajustar la aleta SUB TRIM del servo hasta su centro coincide exactamente con el centro del servo de ailerones mientras trabajan juntos como FLAPERON.	Abra el menú BÁSICO, luego abra SUBTRIM	(MODE) por 1s .(Si ADVANCE (MODE de nuevo) a SUB-RECORTE
	Elija el canal para ajustar hasta que las superficies coincidan (Ej: aleta)	(+) a FLAP,EMPUJAR, (según sea necesario para cada canal.
	Repita para otros canales	(+/-)
	Cerca	(END) (END)

2.3.6 Inversión de servo (REVERSA):

Cambia la dirección en que un servo individual responde a un movimiento de CONTROL STICK.

- Dado que los canales 9 y 10 son solo interruptores, su servo REVERSE está en la pantalla de control AUX-CH con su asignación de interruptores. Asegúrese de leer la sección sobre SWASH AFR antes de invertir cualquier servo.

Excepto con los helicópteros CCPM, siempre complete la inversión de su servo antes de cualquier otra programación. Si utiliza funciones ACRO/GLID preconstruidas que controlan varios servos, como FLAPERON o V-TAIL, puede resultar confuso saber si es necesario invertir el servo o si es necesario invertir un ajuste de la función. Consulte las instrucciones de cada función especializada para obtener más detalles.

[CONTRARRESTAR]			
CH1:	AILE	→ 1: AILE	NI
RDO	NI	2: ELEV	NI
		3: A TRAVÉS	NI
		4: RUDD	NI
CH9:	NI	5: ENGRANAJE	NI
CH10:	NI	6: SOLAPA	NI
CH11:	NI	7: AUX1	NI
CH12:	NI	8: AUX2	NI

Compruebe siempre la dirección del servo antes de cada vuelo como precaución adicional para confirmar la memoria del modelo, las conexiones y las funciones de radio adecuadas.

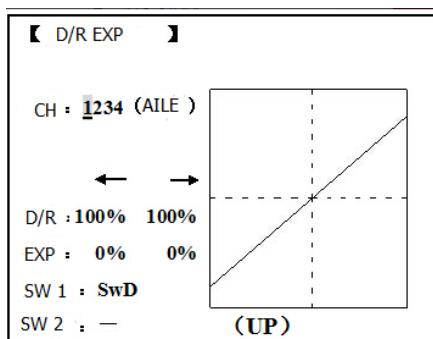
Servo de marcha atrás

Objetivos	Pasos	Entradas
Reverenciar la dirección del servo del ascensor.	Abrir la función REVERSA	(MODE) por 1s .(Si ADVANCE (MODE de nuevo) para RETROCEDER, EMPUJAR.

	Elija el canal adecuado y establezca la dirección (Ej: ELEV RDO)]	a ELEV, a REV, ¿Está seguro? muestra por 1s.
Cerca		END

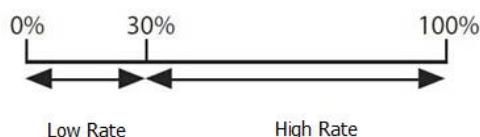
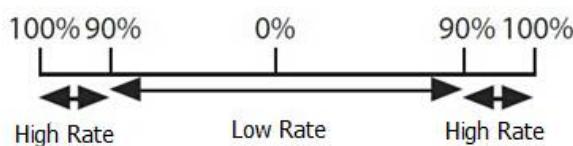
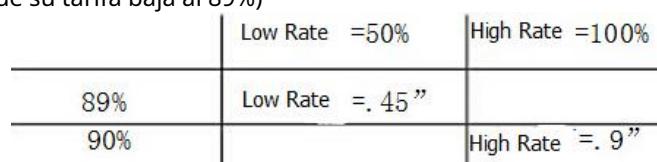
2.3.7 Tasas duales/triples y exponencial (D/R,EXP)

Tasas duales/triples: reduce/aumenta el recorrido del servo accionando un interruptor, o (ACRO VELOCIDAD), pueden activarse en cualquier posición de la palanca. Las velocidades dobles afectan al control enumerado, como el alerón, no solo a un solo servo (por ejemplo, el canal 1). Por ejemplo, el ajuste de la tasa dual de ailerones afectará a ambos servos de ailerones cuando se usa FLAPERON o AIL-DIF, y al recorrido de los servos de ailerones y elevadores cuando se usa AILEVATOR o EEVON o un helicóptero CCPM.



Activación:

- Cualquier INTERRUPTOR, AH. Si elige un interruptor de 3 posiciones, esa tasa dual se convierte instantáneamente en una tasa triple.
- La programación del planeador le ofrece la opción de Condición. Esta opción le permite tener una tarifa separada para cada condición. (DESLIZAMIENTO)
- Posición de la palanca (ACRO GLID). (Ej: en el timón, normalmente usa solo los 3/4 centrales del movimiento de la palanca, excepto en maniobras extremas como chasquidos, giros o entradas en pérdida. Siempre que la palanca del timón no exceda el 90 % (es decir, giro en pérdida), el timón va al 90% de la tarifa alta, que es una cantidad de viaje MUCHO más alta que su tarifa baja al 89%)



Ajustabilidad:

- Rango: 0 - 140 % (la configuración 0 desactivaría el control por completo). Valor inicial = 100 %
- Ajustable para cada dirección (ACRO/ GLID)
 - (es decir, arriba/abajo, izquierda/derecha) (Ej: la mayoría de los modelos vuelan en posición vertical sin ningún ajuste de profundidad, pero requieren algo de profundidad de profundidad cuando están invertidos solo para mantener el vuelo nivelado. Al aumentar el recorrido hacia abajo en la cantidad requerida para mantener el modelo invertido, el modelo ahora tiene el mismo recorrido disponible desde el nivel

en posición vertical o nivelada invertida.

• Solo si se elige cualquier palo con el elemento "SW1", también se puede elegir un interruptor con el elemento "SW2". Cuando se operan simultáneamente, la operación del interruptor tiene prioridad sobre la operación de la palanca. (ACRO)

Exponencial:

Cambia la curva de respuesta de los servos en relación con la posición de la palanca para que volar sea más placentero. Puede hacer que el movimiento del servo sea menos o más sensible alrededor de neutral para el timón, el alerón, el elevador y el acelerador (excepto en el tipo HELI, use la CURVA DEL ACELERADOR en su lugar). (La aceleración tipo ACRO EXP y la CURVA DE ACELERACIÓN no se pueden activar simultáneamente). Muchos modelos requieren una gran cantidad de recorrido para realizar sus mejores trucos.

Sin embargo, sin exponencial, son delicados alrededor de neutral, haciéndolos desagradables para volar y haciendo muy difíciles las pequeñas correcciones. Además, al establecer diferentes exponentiales para cada tasa, puede hacer que la efectividad de las pequeñas correcciones sea similar en cada tasa, como en nuestro ejemplo a continuación:

La mejor manera de entender exponencial es probarlo:

- Si aún no ha realizado cambios en la pantalla D/R, EXP, mueva el INTERRUPTOR D hacia ABAJO (hacia la PALANCA DEL ALERÓN).
- Mueva el INTERRUPTOR D hacia arriba. Sostenga la PALANCA DEL AILERON a 1/4 de la palanca y mueva el INTERRUPTOR D hacia abajo.
- Observe cuánto menos viajes hay.
- Ir a 3/4 palo y repetir. Observe cómo el viaje es mucho más cercano, si no idéntico.

Ajustabilidad:

- Más sensible alrededor de neutral. (Positivo exponencial)
- Menos sensible alrededor de neutral. (Exponencial negativa)
- Ajustable para cada dirección. (ACRO/GLID)

Para el acelerador, se aplica exponencial en el extremo inferior para ayudar a los motores de gasolina y nitro a tener una respuesta de aceleración lineal, de modo que cada 1/4 de barra aumente las RPM del motor en un 25 % del rango disponible. (En la mayoría de los motores, esto oscila entre el 5 y el 60 %)

• Nota especial para helicópteros: los tipos de modelos de helicópteros tienen una única tasa para cada posición del interruptor en lugar de una tasa para cada lado del recorrido del servo por posición del interruptor. Además, configurar el D/R, EXP para cada posición del interruptor requiere que el cursor regrese a la configuración No. y cambie la posición del interruptor aquí. Simplemente accionar el interruptor no afecta la configuración de la pantalla, lo que permite que se asignen velocidades dobles con inactividad y otras funciones en ciertos interruptores, y no es necesario poner el modelo en esa condición para realizar modificaciones.

Nota especial para las condiciones: La programación de helicópteros y planeadores le ofrece la opción de COND. Esta opción le permite tener una tarifa separada para cada uno de los 3 controles seleccionados automáticamente al cambiar las condiciones, para un total de CINCO tarifas disponibles. Simplemente cambie la opción del interruptor a COND. y luego:

(HELI) presione la PALANCA DEL CURSOR para alternar entre las 5 condiciones mientras configura las tasas. (GLID) active la condición correspondiente para editar las tarifas.

Objetivos	Pasos	Entradas
Configurar tarifas duales y exponencial en modelo HELI.	Abrir D/R,EXP	 por 1s.(Si ADVANCE  de nuevo)  a D/R EXP,PULSAR.
	elegir canal	 a CH, Empuje.  al canal deseado. EMPUJAR
	Elija la posición del primer canal	 
	Establecer tasa y EXP (Ej: Alto tasa = 95%, 0% exponencial)	 para calificar, EMPUJAR.  al 95%, confirmar 0% EXP.
	Vaya a la segunda posición del interruptor y tasa fija y exponencial.	 a NO, EMPUJAR  hacia ABAJO, EMPUJAR.
	Opcional: si se usa una de 3 posiciones cambiar, configurar la 3ra tasa.	 a NO, EMPUJAR.  a COND repetir arriba.

	Opcional: asigne tarifas duales para tener una para cada condición.	a SW, EMPUJAR. a COND. Repita los pasos anteriores para ajustar cada condición.
--	---	---

Objetivos	Pasos	Entradas
Configure velocidades triples de alerones en el INTERRUPTOR C con ajustes de recorrido de 75 % (normal), 25 % (rotación lenta) y 140 % (acrobacias aéreas extremas) y ajuste exponencial de 0%, +15% y -40% respectivamente.	Abrir D/R,EXP	por 1s a BÁSICO(a D/R,EXP,PUSH.
	Elija el canal para cambiar	a CH,PULSAR, a AILE, EMPUJAR
	Opcional: Cambiar la posición del interruptor.	a SW, EMPUJAR a SWC, EMPUJAR
	Confirme que el interruptor está en la posición deseada y establezca la tasa. (Ej: arriba = tasa alta, 75%)	para el doctor C a la posición ARRIBA. PALO DE ALERÓN al 75%.PULSAR PALO DE ALERÓN al 75%.PULSAR
	Mueva el interruptor a la posición de la segunda tasa y establezca esta tasa en particular (Ej: centro = tasa baja, 25%)	SWC a la posición central, para el doctor PALO DE ALERÓN al 25%,EMPUJAR PALO DE ALERÓN al 25%,EMPUJAR
	Opcional: si usa un SW de 3 posiciones, mueva el SW a la 3. ^a posición y establezca esta tasa. (Ej.: ABAJO = tasa 3D, 140 %)	SWC a la posición ABAJO. PALO DE ALERÓN al 140%,EMPUJAR PALO DE ALERÓN al 140%,EMPUJAR
	Opcional: excepto con el uso de un interruptor, puede configurar frecuencias altas para que se activen cuando la palanca se mueva más allá de un punto determinado. Para probar esto, configure la tasa alta de alerones en 25%. Ahora configure la asignación de interruptores en AIL (90%). Mueva AILERON STICK a la derecha y observe el gran salto en el recorrido después de que la palanca se mueva el 90% de su distancia.	a SWA a AILE(90%),PULSAR para el doctor PALO DE ALERÓN al 25% PALO DE ALERÓN al 25% AILERON STICK y gráfico de la pantalla del reloj. ¿Ves el cambio? También puede cambiar el punto de activación manteniendo la palanca en el punto deseado y luego manteniendo presionado PUSH.
	Establece el EXP de cada tarifa. (Ex : 0%, +15%, -40%)	a EXP .PUSH C a la posición ARRIBA confirme que EXP lee 0. C a la posición ABAJO. PALO DE ALERÓN a+15% .PUSH PALO DE ALERÓN a+15%.PULSAR C a la posición central Repita para configurar EXP de tasa baja a -40%.
	Repita los pasos anteriores para el elevador y el timón.	
	Cerca	

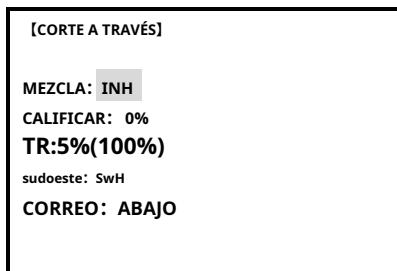
2.3.8 Corte del acelerador

AEROBÁSICO

Corte del acelerador (THR-CUT) (ACRO0/HELI): proporciona una manera fácil de detener el motor girando un

interruptor (con la PALANCA DEL ACELERADOR al ralentí). El movimiento es más grande al ralentí y desaparece con el acelerador alto para evitar palos muertos accidentales. En HELI, hay una configuración adicional.

Se debe elegir la ubicación y la dirección del interruptor. El valor predeterminado es NULL para evitar asignarlo accidentalmente a un interruptor, lo que podría resultar en un punto muerto involuntario en vuelo.



Objetivos	Pasos	Entradas
Disminuir el acelerador ajuste (en ralentí) para detener el motor con el toque de un interruptor. (TENGA EN CUENTA que usted DEBE asignar un interruptor. El valor predeterminado es NULL. Recomendamos INTERRUPTOR C en la posición hacia abajo, con IDLE-DOWN programado para INTERRUPTOR C en la posición central y hacia abajo.)	Abra el menú BÁSICO, luego abra THR CUT	(MODE por 1s .(Si ADVANCE (MODE de nuevo). al CORTE THR. EMPUJAR..
	Activa la función. Elige el interruptor deseado y la posición en la que se activa la función.	para MEZCLAR, EMPUJAR, a ENCENDIDO,EMPUJAR a SW, EMPUJAR, SWC,EMPUJAR a POSI, EMPUJAR a
	Con Throttle Stick en ralentí, ajuste la velocidad.	SWC a la posición ABAJO.
	Hasta que el motor se apague constantemente pero el varillaje del acelerador no se atasque.	Palanca del acelerador. calificar. hasta que se apague.
	Cerca	(END (END

* También se puede asignar SW LÓGICO (Lsw1 a 3).

** Normalmente, un ajuste de 10-20% es suficiente. Ver el cilindro del carburador hasta que se cierra por completo es suficiente para obtener un ajuste aproximado; luego pruebe con el motor en marcha para confirmar.

PLANEADOR

Proporciona una manera fácil de detener el motor accionando un interruptor sin importar dónde se encuentre la palanca del freno de aire. El movimiento del servo será del -30%. Ahora debe seleccionar la posición y dirección del interruptor. La configuración de fábrica de la posición es NULL para evitar un ajuste accidental en un interruptor que provoque fallas durante el vuelo.

Ajustabilidad:

- Rango: -30% a +30%. El movimiento del servo es 0%, la palanca del freno de aire está en su mínimo y -30% en el máximo.
- SWA-H y el interruptor lógico Ls1-3 son seleccionables
- Todas las posiciones están disponibles para el interruptor lógico, incluido NULL (generalmente MIX OFF), puede configurar MIX según la posición diferente de un interruptor (UP & CEN, CEN & DN) y también NORM, REV.

Objetivos	Pasos	Entradas
Voltar cambiar a disminuir la velocidad hasta	Abra el menú BÁSICO, luego abra THR CUT	(MODE por 1s .(Si ADVANCE (MODE de nuevo). al CORTE THR. EMPUJAR..

el motor se detiene (NOTA: DEBE asignar un interruptor al control cuál por defecto es NULO)	Active la función Elija el interruptor deseado y la posición.	 para MEZCLAR, EMPUJAR,  a ENCENDIDO,EMPUJAR  a SW, EMPUJAR,  al SW deseado, EMPUJAR  a POSI, EMPUJAR  a la posición deseada, EMPUJAR
	Ajuste la velocidad hasta que el motor se apague.	 calificar.  hasta que se apague.
	Cerca	 

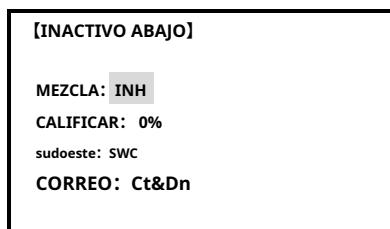
HELICÓPTERO

Esta función se utiliza para detener el motor una vez finalizado el vuelo. Puede configurar el encendido/apagado del motor, sin cambiar el control de ajuste para apagarlo y configurarlo nuevamente cada vez antes del vuelo. El cierre del acelerador para helicóptero incluye THR ON/OFF (posición por encima de ralentí). Antes de restablecer el corte del acelerador, la palanca del acelerador debe mantenerse por debajo del punto de ajuste para evitar una aceleración repentina.

☞ Notificación: paso de configuración del punto de activación: en el menú THR CUT, elija THRO by DIAL, y presione PUSH y mueva la palanca del acelerador al punto de activación, luego presione y mantenga PUSH un segundo para guardar. Esta función solo cuando la palanca del acelerador se mueve por debajo del punto de activación.

2.3.9 RALENTÍ ABAJO (solo ACRO)

Reduce el ralentí del motor para: configurar para sentarse en la pista antes del despegue, se detiene y gira, y aterriza. La configuración de ralentí normal es un poco más alta para arranques más fáciles y vuelos seguros con menos riesgo de palos muertos.



Nota importante: La función IDLE-DOWN normalmente no se usa cuando se arranca el motor, y su operación accidental puede evitar que su motor arranque. El AT10II advierte que IDLE-DOWN está activado cuando se enciende el transmisor. Asegúrese de apagar la función, o anule la advertencia presionando la palanca CURSOR si desea que la función esté activada.

Esto se puede asignar a cualquier interruptor/posición. Algunos modeladores asignan accidentalmente IDLE-DOWN a un lado de un interruptor y THR-CUT al otro. No hay una configuración "normal" para arrancar el motor. Por defecto, IDLE-DOWN es llegar al centro del INTERRUPTOR C y hacia abajo. Esto funciona bien con THR-CUT también en SWITCH C hacia abajo. El INTERRUPTOR C hacia arriba es para vuelo/arranque normal, hacia el centro para maniobras/aterrizajes más lentos y hacia abajo para apagar el motor. Si asigna IDLE-DOWN o THR-CUT al TRAINER SWITCH H o F accionado por resorte y luego usa la función de entrenador, puede correr el riesgo de que su alumno pierda el control del acelerador o se quede estancado.

Objetivos	Pasos	Entradas
Disminuir el acelerador ajuste en ralentí con el toque de un interruptor para giros y aterrizajes.	Abrir menú BÁSICO, abrir INACTIVO ABAJO	 por 1s .(Si ADVANCE  de nuevo).  para ralentí, EMPUJAR.
	Activar la función	 MEZCLAR, EMPUJAR  desactivado

	Ajuste la velocidad hasta que el motor funcione en ralenti según lo deseé con la palanca del acelerador.	 Palanca del acelerador hacia abajo,  a la tasa deseada, PRESIONE	 para CALIFICAR, EMPUJAR,
	Opcional: interruptor de cambio asignación .	 al SO,  a la posición deseada, EMPUJAR.	
	Cerca	 	 

* Normalmente un valor de 10- 20%. Asegure el fuselaje, motor en marcha. Coloque la PALANCA DEL ACELERADOR en ralenti. Ajuste el interruptor IDLE-DOWN en ON y OFF hasta que se logre el ralenti deseado. Asegúrese de acelerar periódicamente para permitir que el motor se "limpie" y funcione en ralenti de manera confiable.

* También se pueden asignar SW LÓGICOS (Lsw1 a 3).

2.3.10 A prueba de fallas (F/S) ((pérdida de señal limpia y batería baja del receptor) submenú (F/S): establece las respuestas en caso de pérdida de señal o batería Rx baja.

[F/E]		→ 1: AILE NI	
CH1:	AILE	2: ELEV NI	
NI	F/E	3: A TRAVÉS 15%	
		4: RUDD NI	
CH9:	NI	5: ENGRANAJE NI	
CH10:	NI	6: SOLAPA NI	
CH11:	NI	7: AUX1 NI	
CH12:	NI	8: AUX2 NI	

Ajustabilidad:

- Cada canal se puede configurar de forma independiente.
- La configuración NOR (normal) mantiene el servo en su última posición comandada.
- La función F/S (Failsafe) mueve cada servo a una posición predeterminada.
- NOTA: la configuración del F/S del acelerador también se aplica al F/S de la batería.
- El F/S se usa en ciertas competencias para hacer girar el MULTIROTOR hasta el suelo antes de volar y causar daños potenciales en otros lugares. Por el contrario, también se puede usar para ir a neutral en todos los servos, con la esperanza de mantener el avión volando el mayor tiempo posible.
 - Los modelistas de competición a menudo mantienen la función NOR para que una breve interferencia no afecte la maniobra de su modelo.
 - Configure el canal del acelerador para que el motor funcione en ralenti cuando haya interferencia (ACRO). Esto puede dar suficiente tiempo para alejarse y recuperarse de la interferencia de radio y minimizar el daño si se estrella.
 - Para helicópteros, NOR suele ser la opción más segura.
 - También recomendamos colocar el interruptor de apagado electrónico de un motor de gasolina en la posición APAGADO en la función F/S por razones de seguridad.

Si especifica una configuración F/S, los datos de seguridad se transmiten automáticamente una vez cada dos minutos. (PCM) Cuando elija el modo F/S, verifique que su configuración sea la deseada apagando el interruptor de alimentación del transmisor y verificando que los servos se muevan a la configuración que eligió. Asegúrese de esperar al menos dos minutos después de cambiar la configuración y encender el receptor antes de apagar el transmisor para confirmar que se han transmitido los cambios.

Objetivos	Pasos	Entradas
Cambiar el receptor Comando a prueba de fallas para canal 8 (motor de gasolina)	Abra el menú BÁSICO, luego abra F/S.	 por 1s .(Si ADVANCE  de nuevo).  a F/S, EMPUJAR

interruptor de apagado) a una posición preestablecida. NOTA: Esta es una de varias funciones para las cuales la radio requiere confirmación para realizar un cambio.	Elija el canal para cambiar (Ej :CH. 8)	 a CH8, EMPUJAR
	Configure y confirme el comando a prueba de fallas.	 que controla CH8 a la posición OFF deseada.  para ajustar, EMPUJAR
	Repita como desee	
	Cerca	 

2.3.11 Función de canal auxiliar (incluidos los controles de los canales 9-12)

(AUX-CH): define la relación entre los controles del transmisor y la salida del receptor para los canales 5-12. Además, los POSI CH9-12 se utilizan para cambiar la dirección del servo CH9-12.

Tenga en cuenta que las funciones CH9-12 solo son visibles en la pantalla AUX-CH y el modo de modulación debe ser PCM o 2.4G.

Ajustabilidad:

Canal auxiliar: el interruptor del canal auxiliar se utiliza para realizar algunas funciones auxiliares, como abrir o cerrar la cámara de lanzamiento, abrir o cerrar la máquina de control que libera humo, etc. Cada canal auxiliar se puede personalizar con cualquier interruptor, control deslizante o perilla para control (la perilla deslizante se usa generalmente en la cámara de giro/inclinación), o se pueden configurar varios canales en el mismo interruptor, control deslizante o perilla, y el efecto de configuración se puede ver en la interfaz de visualización de cantidad de timón del control remoto .

Los modelos de vehículos y barcos generalmente tienen 2 canales básicos, y los modelos de aviones generalmente tienen 4 canales básicos. Todos los canales excepto los canales básicos del control remoto son canales auxiliares.

AT10II no solo puede personalizar los canales auxiliares, sino también personalizar los 4 canales básicos para satisfacer en mayor medida las necesidades personalizadas de los amigos modelo. Los métodos de configuración específicos son los siguientes:

Mantenga presionado el botón Modo durante 1 segundo para ingresar al menú básico, gire el botón CURSOR para seleccionar 'Configuración del sistema', toque el botón durante 1 segundo para ingresar al menú 'Configuración del sistema', luego seleccione el 'Modo Joystick' para "—", toque la tecla Finalizar una vez para volver a la interfaz del menú básico, y luego use la tecla CURSOR para seleccionar "canal auxiliar" para ver la siguiente interfaz.

[AUX-CH]	
CH5: franco suizo	CH1: STK1
CH6: ----	CH2: STK2
CH7: SWC	CH3: STK3
CH8: VrB	CH4: STK4
CH9: SwB	CH11: sd
CH10: SA	CH12: VrE

Canales relacionados:

SENTIDO GIROSCÓPICO (ACRO): CAP. 5, 7 u

8 GIROSENCIDO (HELI): CH. 5

GOBERNADOR (HELI): CAP. 7, o CH. 7 y 8

THR-NEEDLE (ACRO ??HELI): CH. 8

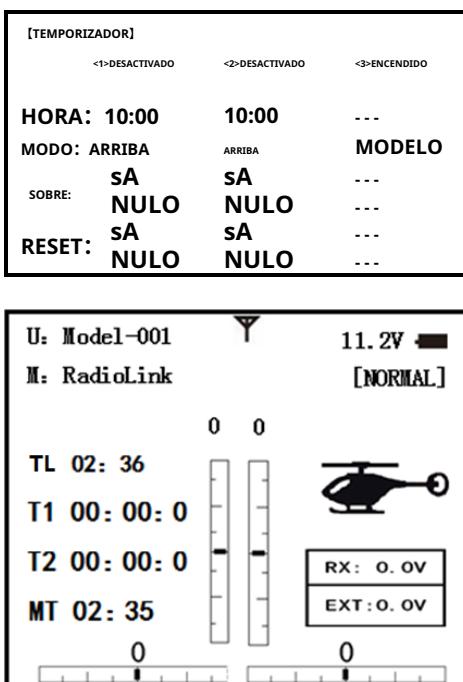
⚠ Recuerda que si asignas el control principal de un canal a un interruptor que luego usas para otras funciones (como velocidades dobles/triples o frenos de aire), cada vez que uses esa otra función también estarás moviendo el canal auxiliar.

Objetivos	Pasos	Entradas
Asigne solapas al deslizador derecho [VR(E)] y configure canal 7 a NULL en	Abra el menú BÁSICO, luego a AUX-CH	 por 1s .(Si ADVANCE  de nuevo).  a AUX-CH,PULSAR

preparación para utilizarlo como control de sistema de humos (el sistema de humo se activa más tarde por un acelerador a CH7 MIX).	Elija el canal para cambiar (Ej: CH6)		a CH6,EMPUJAR,
	Repita los pasos anteriores según lo deseé. (Ej:CH7=NULO)		a CH7, EMPUJAR,
	Cerca		

2.3.12 Submenú TIMER (funciones de cronómetro):

Controla tres relojes electrónicos que se utilizan para controlar el tiempo restante en una competencia, el tiempo permitido, el tiempo de vuelo con un tanque de combustible, la cantidad de tiempo con una batería, etc.



Ajustabilidad:

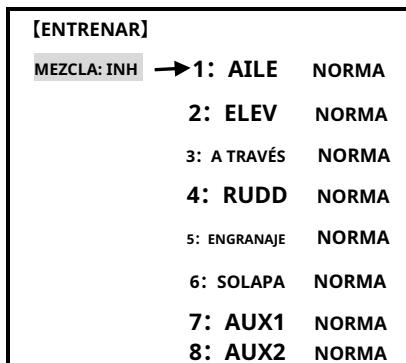
- Temporizador de cuenta regresiva: comienza desde el tiempo elegido, muestra el tiempo restante. Si se supera el tiempo, continúa contando por debajo de 0.
- Temporizador de cuenta ascendente: comienza en 0 y muestra el tiempo transcurrido hasta 99 minutos y 59 segundos.
- Temporizador de cuenta regresiva (tipo de parada): comienza desde el tiempo elegido, muestra el tiempo restante y se detiene en 0.
- Temporizador de modelo: acumula el tiempo de encendido hasta 99 horas y 59 minutos en cada modelo. Una vez que se apaga la función de temporizador del modelo, el tiempo acumulado también se restablecerá a "0:00".
- Independiente a cada modelo, y se actualiza automáticamente con el cambio de modelo.
- En cualquiera de los modos TIMER, el temporizador emitirá un pitido. Durante los últimos veinte segundos, hay un pitido cada segundo. Se emite un tono largo cuando se alcanza el tiempo seleccionado. (TEMPORIZADOR ARRIBA/ABAJO)
- Para reiniciar, elija el temporizador deseado con la palanca CURSOR (en la pantalla de inicio), luego presione y mantenga presionado DIAL durante 1 segundo.
- Activación en cualquier dirección del INTERRUPTOR AH, mediante la PALANCA DEL ACELERADOR (STK-THR) (Usar la PALANCA DEL ACELERADOR es conveniente si está realizando un seguimiento del combustible restante, o para un eléctrico, cuánta batería queda), mediante el INTERRUPTOR LÓGICO Lsw1- Lsw3 o por el INTERRUPTOR de potencia (PWR SW).
- También se puede asignar el interruptor de reinicio (SWITCH AH o LOGIC SWITCH Lsw1-Lsw3)

Objetivos	Pasos	Entradas
Configure el temporizador 2 para contar hacia atrás 4 1/2 minutos, siendo controlado por	Abra el menú BÁSICO, luego a TEMPORIZADOR	por 1s .(Si ADVANCE) de nuevo. al TEMPORIZADOR, EMPUJAR

Posición de la palanca del acelerador. Esto se utiliza para realizar un seguimiento del acelerador real a tiempo para mejorar cooperar con uso de combustible/batería.	Ir a TEMPORIZADOR <2>	 al TEMPORIZADOR <2>, EMPUJAR
	Ajuste el tiempo a 4min.30sec., cuenta regresiva	 a 4, EMPUJAR.  a 00 TEMPORIZADOR<2>, EMPUJAR  a 30, EMPUJAR
	Asigne el interruptor en ST-THK y establezca el punto de activación.	 al TEMPORIZADOR SWA<2>,  a ST-THK,EMPUJAR  Throttle Stick hasta el 50%, PUSH durante 1s a NULL.  Throttle Stick hacia abajo a la posición deseada (Ej: 1/4 stick) PRESIONE el botón durante 1 s para configurar.
	Cerca	 

2.3.13 ENTRENADOR:

Para el entrenamiento de pilotos novatos con cable de entrenamiento opcional que conecta 2 transmisores. El instructor tiene varios niveles de controlabilidad.



Ajustabilidad:

- NORMAL: Cuando el INTERRUPTOR DEL ENTRENADOR está ENCENDIDO, el estudiante puede controlar el canal establecido en este modo. El canal establecido se controla de acuerdo con cualquier programación establecida en el transmisor del estudiante.

- FUNC: Cuando el INTERRUPTOR DEL ENTRENADOR está en ON, el canal configurado en este modo puede ser controlado por el estudiante, controlado de acuerdo con cualquier configuración de mezcla en el transmisor del instructor.

- MEZCLA: Cuando el INTERRUPTOR DEL ENTRENADOR está ENCENDIDO, el canal configurado en este modo puede ser controlado tanto por el estudiante como por el instructor, controlado de acuerdo con cualquier conjunto de mezcla en el transmisor del instructor. Y la tasa de mezcla del estudiante es ajustable. (Predeterminado 30%)

[Nota] Sin embargo, deja de ser válido incluso si configura el canal que no está en el transmisor de un estudiante. El canal sirve como operación por parte del transmisor del instructor automáticamente.

- APAGADO: El estudiante no puede controlar el canal configurado en este modo, incluso cuando el INTERRUPTOR DEL ENTRENADOR está ENCENDIDO. El canal establecido es controlado únicamente por el instructor, incluso cuando el INTERRUPTOR DEL ENTRENADOR está ENCENDIDO.

- INTERRUPTOR: controlado únicamente por el INTERRUPTOR H accionado por resorte. No assignable.

- Compatibilidad: El AT10 puede ser maestro o alumno con cualquier transmisor Radiolink compatible con el cable. Simplemente conecte el cable del entrenador opcional (para la serie AT10, se vende por separado) en la conexión del entrenador en cada transmisor y siga las pautas a continuación.

EJEMPLOS:

- Cuando throttle/colective está configurado en FUNG, la práctica de helicóptero de 5 canales es posible con un transmisor de 4 canales.
- Configure el modelo en un segundo transmisor, use el modo NORM para verificar de forma rápida y segura el funcionamiento adecuado de todas las funciones y luego permita que la radio del estudiante vuele completamente el modelo.

- Usando el modo NORM, establezca tiros más bajos, diferentes exponenciales, incluso diferentes configuraciones de canales auxiliares en la radio del estudiante (si tiene estas características).

- Para facilitar la curva de aprendizaje, el elevador y el alerón pueden configurarse en el modo NORM o FUNC, con los otros canales configurados en OFF y controlados por el instructor.

NOTA:

- NUNCA encienda el transmisor del estudiante.
 - Configure SIEMPRE el modo de modulación del transmisor del estudiante en PPM.
 - ASEGÚRESE de que los transmisores del alumno y del instructor tengan ajustes de compensación y movimientos de control idénticos. Verifique cambiando de un lado a otro mientras mueve las palancas de control.
 - Extienda COMPLETAMENTE la antena del instructor. Colapse la antena del estudiante. (Excepto 2,4 GHz)
 - Cuando la función TRAINER está activa, la función snap roll está desactivada. Otras funciones, como IDLE-DOWN y THR-CUT, que se han asignado al mismo interruptor, no se desactivan.
- Siempre revise sus asignaciones de funciones antes de utilizar la función TRAINER.
- Cuando selecciona un modelo diferente, la función TRAINER se desactiva en el modelo actual por razones de seguridad.

Objetivos	Pasos	Entradas
Encienda el sistema TAINER y configúrelo para que el estudiante tenga: control completamente funcional del alerón y el elevador para apoyar FLAPERÓN &AILERON; normalmente control del timón para permitir un viaje más bajo; y sin control del canal del acelerador (con el instructor por seguridad)	Abra el menú BÁSICO, luego abra ENTRENADOR	por 1s .(Si ADVANCE de nuevo). para ENTRENAR, EMPUJAR
	Activar ENTRENADOR	EMPUJAR, para empujar
	Elija los canales deseados y los tipos de entrenamiento adecuados	pasando AILE y ELE (diversión por defecto) A PASAR, EMPUJAR, a APAGADO, EMPUJAR a RUDD, EMPUJAR, a NORMA, EMPUJAR
	Cerca	
	¡Pruebe la función de radio del estudiante antes de intentar volar!	

2.3.14 Selección de interruptor lógico (LOGIC SW):

Las diversas funciones del AT10II se pueden seleccionar mediante un interruptor.

El interruptor lógico se puede asignar a las siguientes funciones: THR-CUT, IDLE DOWN, AUX-CH, TIMER, PROG. MIX, AIRBRAKE, ELEV-FLAP y AILE-FLAP. El interruptor lógico puede activar funciones mediante la combinación de dos interruptores. Se pueden seleccionar los 2 tipos de lógica, AND u OR.

SW		OUT	
SW (1)	SW (2)	AND	OR
OFF	ON	OFF	OFF
OFF	ON	OFF	ON
ON	OFF	OFF	ON
ON	ON	ON	ON

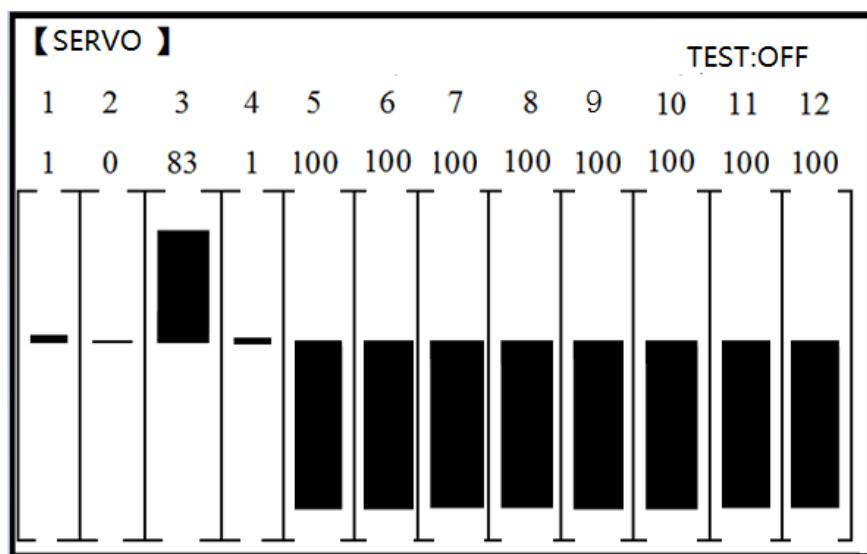
LSW	1(OFF)	2(OFF)	3(OFF)
SW	SwA	SwA	SwA
POST	NULL	NULL	NULL
MODE	x/and	x/and	x/and
SW	SwA	SwA	SwA

Ajustabilidad:

- Se pueden utilizar tres interruptores lógicos. (LSW1, LSW2 y LSW3)
- SW (1): Cualquier SWICH AH o THRSTKS, SW (2): Cualquier SWICH AH
- Posición del interruptor (POSI)
- Modo lógico: Y o O (MODO)

2.3.15 Submenú de visualización y ciclo SERVO:

Muestra la salida de la radio a los canales 1-12.



El submenú servo incluye dos funciones:

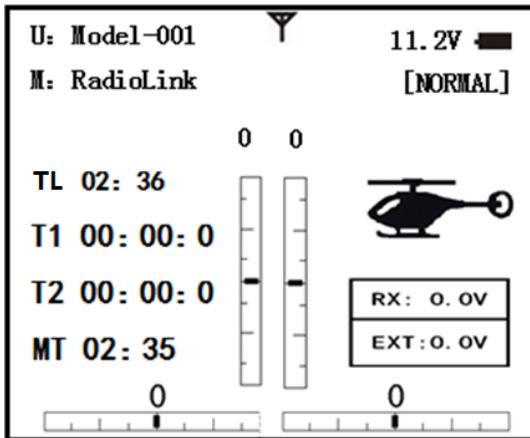
- Pantalla de gráfico de barras en tiempo real para demostrar exactamente qué comandos está enviando el transmisor a los servos. (Esto puede ser particularmente útil al configurar modelos con funciones de mezcla complicadas, porque los resultados de cada palanca, palanca, perilla, interruptor de entrada y circuito de retardo se pueden ver de inmediato).
- Función de ciclo de servo para ayudar a localizar problemas de servo antes de fallas en vuelo. (Canales 1-12)

Objetivos	Pasos	Entradas
Ver el resultado de la reasignación del canal 6 desde la perilla VR(A) hasta la de tres posiciones INTERRUPTOR C Cicle el servo del canal 6.	Complete la función de programación deseada. (Ej: en AUX-CH, mueva el canal 6 a	Vea AUX-CH para más detalles.
	Abrir función SERVO	por 1s .(Si ADVANCE a SERVO , EMPUJAR
	Mueva cada control para ver la operación. (Ej: INTERRUPTOR C en todas las posiciones)	C a la posición central. Tenga en cuenta el cambio en la posición del servo ch.6.
	Prepare todos los servos para ser ciclados y cicle	Conecte los servos. Encendido.
	Cerca	

2.3.16 TELEMETRIO

Intensidad de la señal y voltaje del receptor integrados en el transmisor de radio. Se muestra como la siguiente configuración, también está en el submenú RECIBIR.

El voltaje del receptor se muestra como RX, el voltaje externo se muestra como EXTY.



Encuentre información de telemetría: en MENÚ BÁSICO, seleccione RECIBIR, presione PUSH para ingresar, puede encontrar la información de telemetría, que se muestra a continuación. RX es el voltaje del receptor, EXT es el voltaje externo. También la temperatura y la velocidad del motor (EXT, TEMPERATURA, RPM, GPS necesitan sensor de telemetría). RSSI es la intensidad de la señal, NULL es sin señal y 0 es para máx.

Conexión del sensor de telemetría: el sensor de EXT, TEMPERATURA, RPM, GPS puede conectarse uno por uno con el puerto del receptor DATA.

[RECEIVE] 00:00.0		11.6v
SPEED :	0.0m/s	GPS : 0
RISE :	0.0m/s	RSSI : NULL
THRO :	99%	MODE : NORM
VOLT :	0.0v	YAW : 0.0°
LONG :	0.000000	ROLL : 0.0°
LATI :	0.000000	PITC : 0.0°
ALT. :	00.0m	DIST : 00.0m

Enlace de la siguiente manera:

Conectar al módulo de telemetría PRM-01



Conéctese al módulo de telemetría PRM-03 (el producto en el medio es el controlador de vuelo Mini Pix de Radiolink)



Parte 3. FUNCIONES DEL MENÚ AVANZADO DE ACRO

3.1 TIPOS DE ALA DE AVIÓN (ACRO/GLID):

Hay 3 tipos básicos de alas en los modelos MULTIROTOR:

- Simple. El modelo usa un servo de alerón (o múltiples servos en un arnés en Y en un solo canal receptor) y tiene una cola. Esta es la configuración predeterminada y no requiere programación de alas especializada.
- Servos de alerones gemelos. El modelo usa 2 servos de alerones y tiene una cola. Ver SERVOS DE ALERON DOBLE.
- Modelos sin cola (ala voladura). El modelo utiliza 2 servos de ala que trabajan juntos para crear control de balanceo y cabeceo. Véase ELEVON.

Servos de alerones gemelos (con cola) (ACRO/GLID): muchos modelos de la generación actual usan dos servos de alerones, conectados a dos servos de alerones, conectados a dos canales de receptor separados. (Si su modelo es un ala voladura sin elevadores separados, consulte ELEVON)

VENTAJA:

- Capacidad para ajustar el centro y los puntos finales de cada servo para lograr un recorrido perfectamente adaptado.
- Redundancia, por ejemplo, en caso de falla de un servo o colisión en el aire.
- Facilidad de montaje y más par por superficie al no requerir barras de torsión para un solo servo para accionar 2 superficies.
- Facilidad de montaje y más par por superficie al no requerir barras de torsión para un solo servo para accionar 2 superficies.
- Tener más recorrido de alerón hacia arriba que recorrido hacia abajo para rollos más rectos, diferencial de alerones. (Consulte el glosario para ver la definición).
- Establecer un porcentaje negativo para invertir el funcionamiento de uno de los servos.

Opciones:

- Receptor de 5 canales. Configure AILE-2 antes de continuar con FLAPERON o AIL-DIFF.

• FLAPERÓN:

- Utiliza CH6 para el segundo servo

• Permite la acción de los flaps así como la acción de los alerones desde los alerones.

- Proporciona la función FLAP-TRIM para ajustar el punto neutral del FLAPERON para un vuelo nivelado.

- También permite diferencial de alerones en su propia programación (en lugar de activar AIL-DIFF).
 - Utiliza CH7 para el segundo servo (ver AIL-2 use CH5)
 - Deja CH5 y CH6 libres para la operación de flaps, como FLAPERON y acción de flaps juntos, en AIRBRAKE.
 - Permite un mayor recorrido del alerón hacia arriba que hacia abajo para giros más rectos. Deberá elegir cuál de FLAPERON o AIL-DIFF es mejor para la configuración de su modelo. Si necesita que los alerones también funcionen como flaps, lo más probable es que desee usar FLAPRON. Si su modelo tiene 2 servos de alerones y flaps, entonces AIL-DIFF es probablemente la opción más fácil.
- NOTA: Solo se puede usar una de las tres funciones de tipo ala (FLAPERON, AIL-DIFF y ELEVON) a la vez. Las tres funciones no se pueden activar simultáneamente. Para activar un tipo de ala diferente, la primera debe estar desactivada.

3.2SERVOS DE ALERON DOBLE (receptor de 5 canales, AILE-2, ACRO/GLID)

AILE-2 permite FLAPERON y AIL-DIFF con un receptor de 5 canales. AILE-2 solo le dice a la radio que está usando CH5 y CH6 (FLAPERON), o CH5 y CH7 (AILDIFF), no CH6 o CH7, como el segundo servo en FLAPERON o AILE-DIFF. Aún debe activar y configurar la función FLAPERON/AILE-DIFF.

- ➔ Tenga en cuenta que seleccionar CH6&5 o CH7&5 NO libera CH6 o CH7 para usar otras funciones cuando se usa un receptor con más de 5 canales. Tanto el 5 como el 6 (FLAPERON/AILE-DIFF) están dedicados a la programación FLAPERON o AILE-DIFF. [Esto es beneficioso con cuatro servos de alerones que necesitan tener sus puntos finales o sub-trims establecidos por separado. CH1, CH5 y CH6 ya están completamente configurados para operar como alerones. Mezcle el CH7 o CH8 (el segundo servo de alerones en el otro lado) en alerones para que funcione correctamente.

Objetivos	Pasos	Entradas
ajustar el 2Dakota del Norte Salida de servo de alerones de CH6 o 7 a canal CH6 y 5 Permite que los servos de alerones dobles operen con un receptor de 5 canales.	PARÁMETRO abierto submenú.	(MODE) Por 1 s. (Si AVANZA (MODE de nuevo). a PARÁMETRO, EMPUJAR
	Seleccione AILE-2 y cambie a CH6&5.	(MODE) A AILE-2. (MODE) a CH6 y 5
	Cerca	(END) (END)

Hay 4 tipos básicos de cola en los modelos MULTIROTOR:

- Simple. El modelo usa un servo de elevador y un servo de timón (o múltiples servos en un arnés en Y). Este es el valor predeterminado.
- Servos de doble elevador. El modelo usa 2 servos de elevador.
- Modelos sin cola. El modelo usa 2 servos de ala juntos para crear control de balanceo y cabeceo. Ver ELEVON (ACRO/ GLID 1A+1F).
- COLA EN V. El modelo usa 2 superficies, en ángulo, juntas para crear control de guiñada y cabeceo. ver COLA EN V (ACRO/ GLID).

- ➔ Nota: Solo se puede usar una de las tres funciones de tipo cola (AILEVATOR, V-TAIL y ELEVON) a la vez. La radio proporciona un calentamiento y no permitirá la activación de otro tipo de cola hasta que se desactive la primera. Aparecerá un mensaje de error de OTRAS MEZCLAS DE ALETA ESTÁ ENCENDIDA.

Usando ELEVON (ACRO/GLID 1A+1F): se usa con alas delta, alas voladoras y otros MULTIROTOR sin cola que combinan funciones de alerones y elevadores, usando dos servos, cada uno en el ELEVON. Las respuestas de alerones/elevadores de cada servo se pueden ajustar de forma independiente. Esto también es popular para el uso de modelos terrestres, como tanques, que impulsan dos motores juntos para avanzar y un motor hacia adelante/uno hacia atrás para girar.

3.3 MENÚ DE FUNCIONES AVANZADAS DE ACRO

Las mezclas son programas especiales dentro de la radio que ordenan que uno o más canales actúen juntos con la entrada de una sola fuente, como una palanca, un control deslizante o una perilla.

Hay una variedad de tipos de mezclas:

TIPO:

- Lineal: la mayoría de las mezclas son lineales. Una mezcla 100% lineal le dice al servo esclavo que haga exactamente lo que está haciendo el servo maestro, utilizando el 100% del rango del canal esclavo para hacerlo. Un ejemplo es FLAPERON, cuando se mueve la palanca del alerón, se le dice al servo del flap que se mueva exactamente en la misma cantidad. Una mezcla lineal al 50 % le diría al servo esclavo, por ejemplo, que se mueva al 50 % de su rango cuando el control del maestro se mueve al 100 %.
- Offset: una mezcla OFFSET es un tipo especial de mezcla lineal. Cuando se enciende la mezcla (normalmente con pulsar un interruptor), el servo esclavo se mueve un porcentaje determinado de su rango. Un ejemplo de esto es AIRBRAKE, flaps móviles, FLAPERON y elevador, todo a una posición establecida con solo presionar un interruptor.
- Curva: las mezclas de curvas se usan principalmente en helicópteros, pero también se pueden usar en aviones y planeadores. Un ejemplo es la mezcla de AGUJA DEL ACELERADOR, donde se mueve el servo de la aguja en vuelo, cambiando la mezcla, a medida que se mueve el servo del acelerador.
- Retardo: las mezclas de retardo son parte de algunas funciones muy especiales que hacen que el servo se mueva a su rango deseado más lentamente.

THROTTLE DELAY (simula motores de turbina) y los retrasos del elevador en AIRBRAKE son dos ejemplos de esto. DELAY en HELI es otro ejemplo que ralentiza el movimiento del servo a los ajustes de compensación para las otras condiciones.

Esencialmente, cada función en la programación de la radio es realmente una combinación, con todas las asignaciones/programación configuradas y listas para usar. Además, los programas AT10II ACRO y GLID proporcionan mezclas totalmente programables de 4 lineales y 4 curvas (HELI proporciona 4 lineales y 2 curvas) que le permiten configurar mezclas especiales para resolver dificultades de vuelo, activar funciones adicionales, etc.

Veamos rápidamente algunos ejemplos que son características que ya hemos cubierto. Esto puede ayudar a aclarar los tipos de mezcla y la importancia de las mezclas:

Ejemplo adicional:

- Exponencial es una mezcla de curva preprogramada que hace que la respuesta de los servos sea más (+) o menos (-) sensible alrededor de la palanca central (funciona junto con dual rate, una mezcla lineal que ajusta el rango total). ver D/R, EXP,
- IDLE-DOWN y THR-CUT son dos mezclas preprogramadas de OFFSET. Estos le dicen al servo del acelerador, cuando está por debajo de cierto punto, que se mueva hacia el ralentí un porcentaje adicional establecido para ayudar a cerrar el carburador.
- La mezcla ELEV-TO-FLAP es una mezcla lineal preprogramada para mover las aletas proporcionalmente al control del elevador, lo que ayuda a que el bucle del modelo sea aún más estrecho que en el elevador solo.
- La mezcla THROTTLE-NEEDLE es una mezcla curva (como PROG.MIX 5 a 8) para una configuración adecuada de la aguja en vuelo.
- La mezcla THROTTLE DELAY es una mezcla de retardo preprogramada que ralentiza la respuesta del servo CH3.

A continuación, veremos en profundidad algunas mezclas preprogramadas (mezclas cuyos canales están predefinidos para simplificar) que aún no hemos cubierto y, por último, veremos los tipos de mezcla totalmente programables.

3.3.1 Programa MEZCLA

[PROG MIX]		[PROG MIX1]	
-normal-	-curve-		
1:INH	5:INH	RATE ← : 0%	MIX:INH
2:INH	6:INH	→ : 0%	
3:INH	7:INH	OFFSET: 0%	TRIM:OFF
4:INH	8:INH	(- 0%)	LINK: OFF
		MASTER:CH1	SW:SwB
		SLAVE:CH4	POST:NULL

AT10II contiene cuatro mezclas programables lineales separadas. (Tenga en cuenta que la TASA de mezcla de los mezcladores n.º 5-8 se establece con una curva de 5 puntos. HELI tiene la mezcla de los mezcladores n.º 5-6. Consulte MEZCLAS DE CURVA)

Hay una variedad de razones por las que podría querer usar estas mezclas. Algunos se enumeran aquí. Todos los parámetros ajustables se enumeran a continuación, pero no dejes que te asusten. Para tus primeras veces

experimentando con mezclas, simplemente encienda las mezclas predeterminadas, ajústelas como cree que deben ser, luego use la pantalla de servo para verificar y ver si estaba en lo correcto. Al igual que con todas las funciones, a continuación se muestra una configuración de muestra, paso a paso, para ayudarlo.

Ejemplos de razones para usar mezclas programables lineales:

- Para corregir malas tendencias del MULTIROTOR (como balanceo en respuesta a la entrada del timón).
- Para operar 2 o más servos para un solo eje (como dos servos de timón).
- Para corregir automáticamente una acción en particular (como bajar el elevador cuando se bajan los flaps).
- Para operar un segundo canal en respuesta al movimiento en un primer canal (como aumentar la cantidad de aceite de humo en respuesta a una mayor aplicación del acelerador, pero solo cuando el interruptor de humo está activo).
- Para desactivar la respuesta de un control principal en determinadas circunstancias (como simular un motor en llamas en un bimotor o giros del timón asistidos por el acelerador, también con un bimotor).

Ajustabilidad:

• Valores predeterminados: las 4 mezclas programables tienen por defecto las mezclas más utilizadas para simplificar. Si desea utilizar una de estas mezclas, simplemente seleccione ese número de mezcla para que los servos maestro y esclavo ya estén seleccionados para usted.

- PROG.MIX1 de ailerón a timón para giros coordinados
- PROG.MIX2 lift-to-flap para bucles más cerrados (HELI mezcla por defecto ELEV-to-pitch).
- PROG.MIX3 flap-to-elevator para compensar cabeceo con flaps (HELI mezcla por defecto a pitch-to-ELEV)

• Compensación de manejo en tierra de acelerador a timón PROG.MIX4

• Canales disponibles para mezclar: Las cuatro mezclas pueden usar cualquier combinación de CH1-8. (CH9-10 no es proporcional y no se puede mezclar). La compensación y los diales también se pueden configurar en los canales maestros.

• Master: el canal de control, el canal cuyo movimiento es seguido por el canal esclavo.

• Otro canal: la mayoría de las mezclas siguen un canal de control. (Ej: timón a ailerones, 25%, sin interruptor, corrige el acoplamiento de balanceo).

MAESTRO	ESCLAVO	ENLACE	PODAR	CAMBIAR	POSICIÓN	CALIFICAR	COMPENSAR
RUDD	AILE	SOBRE	APAGADO	NINGÚN	NULO	25%	0

- Offset as master: para crear una mezcla OFFSET, configure el master como OFST. (Ej: Mueva FLAPERON como flaps el 20% de su tiro total cuando el INTERRUPTOR C está en la posición hacia abajo).

MAESTRO	ESCLAVO	ENLACE	PODAR	CAMBIAR	POSICIÓN	CALIFICAR	COMPENSAR
OFST	SOLAPA	SOBRE	N / A	C	ABAJO	20%	0

- Dial como maestro: para efectuar directamente la posición de un servo moviendo un dial, configure el maestro como el dial deseado. (Ej: cree un segundo ajuste del acelerador en el control deslizante izquierdo).

MAESTRO	ESCLAVO	ENLACE	PODAR	CAMBIAR	POSICIÓN	CALIFICAR	COMPENSAR
RV(D)	A TRAVÉS	APAGADO	N / A	NINGÚN	NULO	5%	0

• Esclavo: el canal controlado. El canal se mueve automáticamente en respuesta al movimiento del canal maestro. El segundo canal está en el nombre de una mezcla (es decir, de ailerón a timón).

• Enlace: enlace esta mezcla programable con otras mezclas.

Ej.: mezcla de PMIX FLAP-ELEVATOR para corregir el abombamiento cuando se bajan los flaps, pero el modelo tiene una cola en V. Sin LINK, esta combinación solo mueve el elevador CH2 cuando se ordena el flap, lo que resulta en una combinación peligrosa de guiñada y balanceo. Con LINK ON, la mezcla se aplica tanto a CH2 como a CH4.

MAESTRO	ESCLAVO	ENLACE	PODAR	CAMBIAR	POSICIÓN	CALIFICAR	COMPENSAR
SOLAPA	ELEV	SOBRE	APAGADO	NINGÚN	NULO	5	0

- Trim: el trim del maestro afecta al esclavo. No se muestra si el maestro no es CH 1-4, porque 5-9 no tienen ajuste.

Ej: dos servos de timón. Con TRIM OFF, el ajuste del timón uniría los dos servos. TRIM ON resuelve esto.

• Opciones de encendido/apagado:

• INTERRUPTOR: Cualquiera de las posiciones de cualquiera de los 8 interruptores puede usarse para activar una mezcla. Las opciones Up&Cntr, Cntr&Dn permiten que la mezcla esté ENCENDIDA en 2 de las 3 posiciones de un INTERRUPTOR de 3 posiciones.

• NULL: Ningún INTERRUPTOR puede apagar esta mezcla. Esta mezcla está activa en todo momento.

• Se puede asignar SW LÓGICO (Lsw1 a 3).

• STK-THR: Encendido/apagado con el movimiento de la PALANCA DEL ACELERADOR. Se puede seleccionar el punto/la dirección del disparador. Ej.: combinación de OFST a (puertas de engranajes) para abrir puertas de engranajes en ralenti, que solo está activo si el acelerador está por debajo de la mitad.

MAESTRO	ESCLAVO	ENLACE	PODAR	CAMBIAR	POSICIÓN	CALIFICAR	COMPENSAR
OFST	AUX2	APAGADO	SOBRE	STK-JUE	Stick en 1/2.for 1 seg.	100%	0

• Tasa: el porcentaje del rango del esclavo que se moverá con la entrada máxima del canal maestro. Ej: mezcla RUDDERAIRERON, 50%. Todo el rango = 1". Cuando el timón se mueve completamente a la derecha, los alerones se mueven 1/2".

MAESTRO	ESCLAVO	ENLACE	PODAR	CAMBIAR	POSICIÓN	CALIFICAR	COMPENSAR
RUDD	AILE	APAGADO	APAGADO	NINGÚN	NULO	50%	0

• Desplazamiento: compensa el centro del esclavo en relación con el maestro. Ej.: La válvula de humo se abre más por posición del servo del acelerador cuando el INTERRUPTOR de humo está ENCENDIDO. El punto muerto del servo de humo se mueve hacia abajo desde el centro de la PALANCA DEL ACELERADOR hasta el fondo.

MAESTRO	ESCLAVO	ENLACE	PODAR	CAMBIAR	POSICIÓN	CALIFICAR	COMPENSAR
A TRAVÉS	AUX2	APAGADO	APAGADO	mi	ABAJO	100%	100

Objetivos	Pasos	Entradas
Configure una mezcla FLAP-ELEV- ENCENDIDO cuando el INTERRUPTOR C está en la posición hacia abajo. Sin movimiento de ascensor cuando las aletas se mueven arriba (spoilers), 5% de movimiento del elevador cuando las aletas mover hacia abajo. El enlace debe estar ENCENDIDO si el modo tiene servos de elevadores gemelos. De lo contrario, Link permanece APAGADO.	Abra una mezcla programable no utilizada. (Ej: use PROG.MIX3 ya que ya está configurado para FLAP-ELEVATOR)	al menú BÁSICO, de nuevo para AVANZAR a PROG.MIX PUSH
	Activar la función	MEZCLAR, EMPUJAR, para ENCENDIDO, EMPUJAR
	Elija canales maestros y esclavos.	Ya CH6 .Ya CH2
	Opcional: configure Master como OFST o VR (AE)	al Maestro, EMPUJAR, a la elección deseada
	Estableza LINK y TRIM según sea necesario.	ENLACE, EMPUJAR, a DWON
	Asignar INTERRUPTOR y posición. (Ej: cambio de E a C, Abajo)	al SW, EMPUJAR, a SwC a POSI, EMPUJAR a abajo
	Opcional: configure el interruptor en STK-THR para activar la mezcla con THROTTLE TICK.	al SW, EMPUJAR a STK-THR a POSI, Acelere Stick al deseado punto. Presione 1 segundo para configurar.

	Opcional: establezca la posición del interruptor en NULL. Haga que la mezcla esté activa en todo momento. No completo con STK-THR.	 a POSI, EMPUJAR,  a NULL
	Fijar tarifa. (Ej: bajo = 0%, alto = 5%)	 para CALIFICAR, EMPUJAR  RV(A), dejar en 0%,  Centro pasado VR(A).  al 5%
	Establezca OFF SET, si es necesario.(Ex: 0)	 a OFST  al 0%
	Cerca	

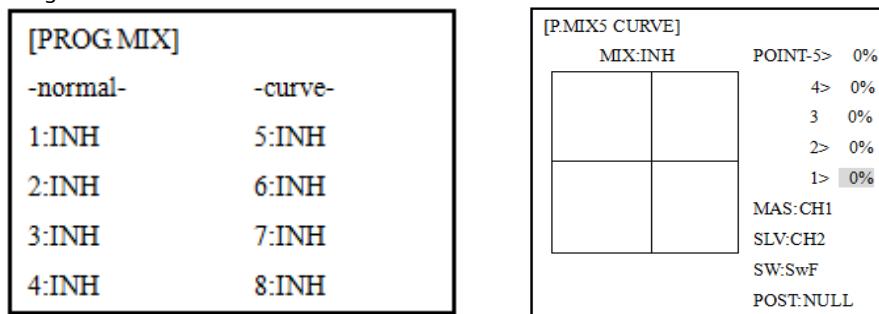
Otras muestras:

- Combinación RUD-ELEV (ACRO GLID): compensa el cabeceo hacia arriba o hacia abajo cuando se aplica el timón.
- Mezcla AIL-RUD (ACRO): Coordine los giros aplicando timón automáticamente con entrada de ailerones. Todos los tipos de modelo.
- Mezcla ELEV-PIT (HELI): compensa la pérdida de sustentación al inclinar el modelo

3.3.2 Curva de Mezclas Programables (PROG.MIX5-8)(HELI: PROG.MIX5-6):

Los programas ACRO/GLID del AT10 contienen cuatro mezclas programables de curva separadas. HELI contiene dos. Hay una variedad de razones por las que es posible que desee mezclas de curvas. Por lo general, una mezcla lineal no se ajusta a sus necesidades en toda la gama. Una mezcla de curva preprogramada es la función THROTTLE-NEEDLE. Esta curva es ajustable en 5 puntos, lo que le permite ajustar la afinación del motor en 5 puntos a lo largo de su rango de RPM.

Una mezcla de curva programable por defecto es TIMÓN-ALERON. Una combinación lineal que evita que el modelo ruede como un cuchillo es probablemente demasiado ailerones cuando se aplica timón en vuelo nivelado. Cree una mezcla de curvas y configure los 5 puntos para que coincidan con la mezcla lineal. Inhiba la mezcla lineal y luego ajuste la curva para obtener la respuesta correcta a lo largo del recorrido del canal del timón.



AJUSTABILIDAD:

- Valores predeterminados de ACRO/GLID: Las 4 curvas programables se mezclan de manera predeterminada con las opciones más frecuentes, pero se pueden configurar en cualquier canal.
- PROG.MIX5 timón a ailerón para compensación de acoplamiento de balanceo (GLID mezcla por defecto a ailerón a ELEV.)
- PROG.MIX6 timón a ailerón para compensación de acoplamiento de balanceo (GLID mezcla por defecto a ailerón a ELEV.)
- PROG.MIX7 timón a elevador para compensación de acoplamiento de cabeceo (GLID mezcla por defecto a elevador a freno de aire).
- PROG.MIX8 timón a elevador para compensación de acoplamiento de cabeceo (GLID mezcla por defecto a elevador a freno de aire).

• Valores predeterminados de HELI:

- PROG.MIX5 de ailerón a elevador para giros coordinados
- PROG.MIX6 de ailerón a elevador para giros coordinados
- Maestro: El canal de control solo puede ser un canal. No se puede COMPENSAR ni marcar.

- Trim: no disponible en mezclas de curvas.
- Compensación: no disponible en mezclas de curvas.

Objetivos	Pasos	Entradas
Configure una combinación de curvas RUDD-ELEV en un modelo que cabcea severamente con el timón completo y nada con una entrada mínima del timón, y cabcea peor con el timón derecho que con el izquierdo:	Abra una mezcla programable no utilizada. (Ej: use PROG.MIX7 ya que ya está configurado para FLAP-ELEVATOR)	(MODE) al menú BÁSICO, (MODE) de nuevo a AVANCE  a PROG.MIX PUSH  7,EMPUJAR
Punto 1: 25% Punto 2: 8% Punto 3: 0% Punto 4: 10% Punto 5: 28%	Activar la función	 MEZCLAR,EMPUJAR,  para ENCENDIDO,EMPUJAR 
ENCENDIDO cuando INTERRUPTOR esta abajo. El ENLACE debe estar ENCENDIDO si el modelo tiene dos servos de elevador. De lo contrario, LINK permanece APAGADO. (Tenga en cuenta que el punto 3 es 0%. De lo contrario, el elevador se volvería a ajustar cuando la combinación esté activa y no se dé ninguna entrada de timón).	Elige amo y esclavo	Ya RUDD. Ya ELEV
	Establezca LINK según sea necesario (Ej: apagado)	
	Asignar INTERRUPTOR y posición. (Ej: cambiar de F a C,Abajo)	 a SW.PUSH.  a C,EMPUJAR  a POSI,EMPUJAR.  a abajo
	Opcional: configure el interruptor en STK-THR para activar la mezcla con THROTTLE STICK.	 a POSI,  Stick del acelerador a punto deseado.  Empuje 1 seg. para establecer t.
	Opcional: establezca la posición del interruptor en NULL. Haga que la mezcla esté activa en todo momento. no completo con STK-JUE.	 a POSI,EMPUJAR,  a NULL
	Establezca el porcentaje deseado en cinco puntos fijos.	 al PUNTO -1  al 25%,  Repita para los puntos 2-5.
	Cerca	 

3.3.3 FLAPERÓN (ACRO/GLID 1A+1F):

【FLAPERON】	
MIX: INH	
(L) (R)	
RATE-AIL1: +100% +100%	
AIL2: +100% +100%	
FLP2: +100%	
FLP1: +100%	

ACRO

【FLPERON】	
MIX: INH	NORMA 
(L) (R)	START
RATE-AIL1: +100% +100%	SPEED
AIL2: +100% +100%	DISTA
FLP2: +100%	LANDI
FLP1: -100%	
B.FLY-ADJ:25%	

DESLIZAMIENTO

La función de mezcla FLAPERON usa un servo en cada uno de los dos alerones, y los usa tanto para la función de alerones como de flaps. Para efecto flap, los alerones suben/bajan simultáneamente. Por supuesto, también se realiza la función de alerones (movimiento en direcciones opuestas).

Nota: Al cambiar la polaridad de una tarifa, "change rate dir?" se muestra para una verificación. Realice la configuración después de presionar DIAL durante 1 segundo y cancelar una visualización de alarma. (solo GLID)

Una vez que se activa FLAPERON, cada vez que programe CH6 o "flap" (es decir, mezcla de ELEVATOR), la radio ordena que ambos servos funcionen como flaps. La cantidad de recorrido disponible como flaps se puede ajustar de forma independiente en FLAPERON. También está disponible una función de recorte (ver FLAP-TRIM) para ajustar ambas posiciones neutrales juntas para un vuelo recto y nivelado o ligeros aumentos/disminuciones de

el ángulo de aleta. END POINT y SUB-TRIM aún ajustan cada servo individualmente.

Ajustabilidad:

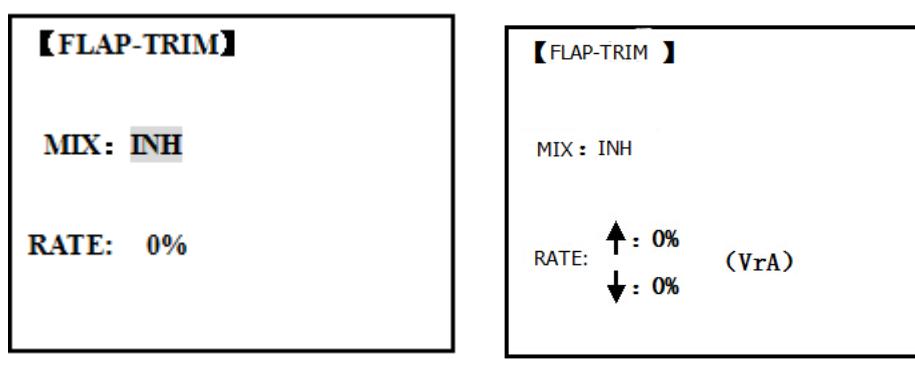
- El recorrido ascendente de cada servo de ailerones se puede configurar por separado de su recorrido descendente, creando un diferencial de ailerones. (Ver ejemplo).
 - El recorrido de cada servo de ailerones cuando se acciona como flap se puede ajustar por separado.
 - AILE-2 se puede utilizar para usar un receptor de 5 canales y aún tener FLAPERON. NOTA: La función AILE-2 solo ordena al servo del canal 5 que opere con el servo de ailerón como ailerones, y que obedezca el control primario de flaps (recorrido ajustado en FLAP-TRIM). No proporciona la capacidad de mezcla completa de flaps como cuando se usa un Receptor de 6+ canales y canal 6.
 - Se pueden configurar los ajustes de FLAPERON separados para cada condición. (DESLIZAMIENTO)
- Nota: Activar FLAPERON solo hace que los ailerones funcionen como ailerones y le indica a la radio cuánto desea que se muevan como flaps. Si luego activas otra programación que los mueve como flaps. FLAP-TRIM es la función de recorte de flaps que permite que los flaps se muevan en reacción al control del canal 6. Está diseñado solo para recortar el centro de los flaps, pero también se puede usar como control completo de flaps. ELEVATOR-FLAP agregaría mezcla de elevador en el movimiento de flaps desde el dial de flaps después de activar FLAP-TRIM.

Objetivos	Pasos	Entradas
<p>Activar alerón gemelo servos, FLAPERON. Introduzca un 10 % menos de recorrido hacia abajo que hacia arriba (diferencial de ailerones) dentro del FLAPERON programación.(Disminuir Recorrido hacia abajo del alerón derecho al 90%, disminución a la izquierda recorrido del alerón hacia abajo al 90%) Ajuste el recorrido total de los flaps disponible al 50 % del recorrido del alerón disponible.</p>	Abra el FLAPERÓN.	(MODE) al menú BÁSICO, (MODE) de nuevo para AVANZAR a FLAPERON .PUSH.
	Activa la función.	(+) para MEZCLAR. EMPUJAR. ⏺ actuar
	Opcional: ajuste el recorrido arriba/abajo para 2 servos. (Ej: 90% abajo)	(+) a AILE1 ⏺ PALO DE ALERÓN. ⏺ a 90% (+) a AILE2, ⏺ PALO DE ALERÓN, ⏺ a 90%
	Opcional: Uso como control total de flaps. Resign CH6 es el control principal en AUX-CH a la aleta deseada control. (Ej: control deslizante derecho)	(+) a FLAP2 EMPUJAR, ⏺ a +50% (+) a FLAP1.PUSH, ⏺ a -50%
	Cerca	(END) (END)

* Si recibe un mensaje de error de que OTRAS MEZCLAS DE ALETA ESTÁN ACTIVADAS, debe desactivar AIL-DIFF o ELEVON.

3.3.4 FLAP-RECORTE

Usando FLAP-TRIM para ajustar FLAPERON (ACRO/GLID)



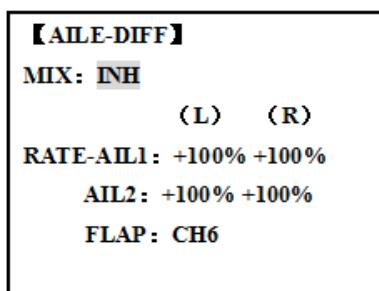
FLAP-TRIM asigna el control principal de FLAPERON [predeterminado en VR(A)] para permitir el ajuste en vuelo de la acción de flaps de FLAPERON.

➔ Nota: Incluso si FLAP-TRIM se activa con AIL-DIFF, no tendrá ningún efecto. La ÚNICA función que permite controlar los ailerones como flaps en la configuración AIL-DIFF es AIRBRAKE. La mayoría de los modeladores usan AIRBRAKE, o mezclas programables, para mover los flaps a una posición específica mediante el movimiento de un interruptor.

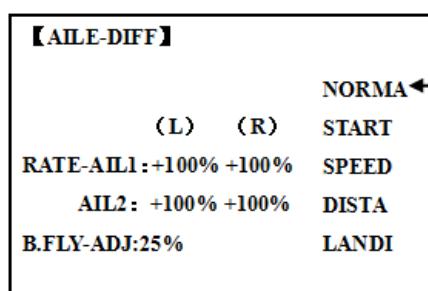
FLAP-TRIM también se puede utilizar como control principal de flaps en vuelo. Al hacerlo, puede asignar CH6 a un interruptor de 3 posiciones, con una posición "SPOILERON", neutral y "FLAPERON", e incluso ajustar el porcentaje recorrido como FLAPERON/SPOILERON cambiando el recorrido Flap Trim.

Objetivos	Pasos	Entradas
Añadir FLAP-TRIM a permitir que los ailerones del modelo se recorten juntos como flaps en cualquier momento durante el vuelo, con un recorrido máximo del 5% del recorrido total de la aleta establecido en FLAPERON.	Abrir función FLAP-TRIM La función se activa automáticamente con FLAPERON; sin embargo, el viaje predeterminado es 0.	(MODE) a BÁSICO (MODE) de nuevo para AVANZAR (+) a FLAP-TRIM.PUSH.
	Ajuste el recorrido disponible para el FLAPERON al girar el dial CH6.	(+) al 5%
	Cerca	(END) (END)

3.3.5 AILE DIFF (ACRO/ GLID 2A+1F/ GLID 2A+2F)



ACRO



DESLIZANTE (2A+1F)/DESLIZANTE (2A+2F)

El diferencial de ailerones se usa principalmente en alas de 3 o 4 servos, con un servo que opera la aleta interna en CH6 o CH5 y CH6, y AILE-DIFF controla el funcionamiento adecuado de los ailerones de 2 servos de ailerones, conectados a CH1 y CH7. Los ailerones no se pueden mover como flaps cuando se usa AILE-DIFF, excepto si se usa AIRBRAKE. (Tenga en cuenta que incluso si activa FLAP-TRIM mientras usa AILE-DIFF, no tendrá ningún efecto. SÓLO AIRBRAKE controla los ailerones como flaps en la configuración AILE-DIFF).

- ➔ Nota: Al cambiar la polaridad de una tasa en camber-flap, "change rate dir?" se muestra para una verificación. Realice la configuración después de presionar DIAL durante 1 segundo y cancelar una visualización de alarma. (solo GLID)
- La función FLAP le permite configurar 1 o 2 servos para la acción de flaps.
 - Se pueden configurar los ajustes AILE-DIFF separados para cada condición. (solo GLID)

Objetivos	Pasos	Entradas
Active los servos de ailerones gemelos usando AILE-DIFF. Tenga en cuenta que la función no establece ninguna diferencia en el recorrido hacia abajo frente al recorrido hacia arriba. Si desea recorrido diferencial, simplemente ajuste cada lado. (Ej: 90%)	Abra el FLAPERÓN.	(MODE) al menú BÁSICO, (MODE) de nuevo para AVANZAR (+) a AILE-DIFF .PUSH.
	Activa la función.	(+) (+) (+) (+)
	Opcional: ajuste el Recorrido arriba/abajo para 2 servos .. (Ej: 90% abajo)	(+) a AILE1 (PALO DE ALERÓN) (+) al 90% (+) a AILE2, (PALO DE ALERÓN), (+) al 90%

	Cerca	<input type="button" value="END"/> <input type="button" value="END"/>
--	-------	---

* Si recibe un mensaje de error de que OTRAS MEZCLAS DE ALA ESTÁN ACTIVADAS, debe desactivar ELEVON o FLAPERON.

3.3.6 Rotura de aire (ACRO/ GLID)

[AIR-BRAK]	
AIL1: ---	MIX:INH
AIL2: ---	SW:SwC
FLAP:+ 50%	:DOWN
ELEV:- 10%	MODE:offset
-delay-	
ELEV: 0%	

ACRO

[BUTTERFLY]	
AIL1: 0%	MIX:INH
AIL2: 0%	SW:SwA
FLAP: 0%	:DOWN
SPOI: --	CRI: 1
PRESET: 15% (99%)	

DESLIZAMIENTO



Al igual que FLAPERON y AILEVATOR, AIRBRAKE es una función que realmente se compone de una serie de mezclas preprogramadas, todas hechas para usted dentro de la radio. FRENO DE AIRE (a menudo llamado "cuervo" o MARIPOSA; consulte GLID, p. 62 para obtener detalles) mueve simultáneamente la aleta (si está instalada), los alerones gemelos (si están instalados) y el elevador, y generalmente se usa para hacer descensos pronunciados o para limitar aumentos en velocidad del aire en inmersiones.

Esta función se usa a menudo incluso en modelos sin flaps como una manera fácil de usar el FLAPERON y FLAP-ELEVATOR mezclándose juntos.

AJUSTABILIDAD:

- Activación: sea proporcional moviendo la PALANCA DEL ACELERADOR, o fije posiciones moviendo el interruptor asignado.
- Switch: se puede seleccionar Mix SWITCH.
- También se pueden asignar SW LÓGICOS (Lsw1 a 3).
- Lineal (inversamente proporcional a la PALANCA DEL ACELERADOR): proporciona un aumento proporcional en la cantidad de acción del FRENO DE AIRE cuando se baja la PALANCA DEL ACELERADOR y se enciende el interruptor asignado. Proporciona gradualmente más FRENO DE AIRE a medida que reduce la velocidad del motor. Incluye la posición de la palanca seleccionable donde comienza el FRENO DE AIRE, aumentando gradualmente al mismo ajuste a medida que se baja la PALANCA DEL ACELERADOR. Si desea que el freno de aire sea directamente proporcional a la palanca del acelerador, deberá necesitar invertir la función THR-REV. Tenga en cuenta que esto cambia la dirección de la palanca del acelerador para todos los modelos.
- Compensación: proporciona una respuesta de FRENO DE AIRE inmediatamente después del movimiento del interruptor, yendo a un recorrido preestablecido en cada canal activo sin ningún medio de ajuste en vuelo.
- Durante la operación del freno de aire, el recorrido del elevador se muestra en la pantalla de compensación del elevador en la pantalla de inicio.
- Reacción retardada: puede suprimir los cambios repentinos en la actitud de su modelo cuando se activa AIRBRAKE BUTTERFLY configurando el elemento de retardo (delay-ELEV), para ralentizar la respuesta del elevador, permitiendo que los flaps/alerones/el elevador alcancen el punto final deseado juntos. Un ajuste del 100 % reduce la velocidad del servo para que tarde aproximadamente un segundo en recorrer la distancia prescrita. (GLID: función B.FLY-ELEV)
- Ajustable en vuelo (ACRO): el uso del alerón (cuando AILE-DIFF o FLAPERON está activado) y la palanca de compensación del elevador en vuelo se puede configurar para ajustar la configuración del alerón y el elevador en su freno de aire en lugar de ajustar el ajuste real del alerón y el elevador del modelo.. Esto permite un fácil ajuste para cualquier globo durante el vuelo. Cuando el interruptor del freno de aire se mueve a la posición de apagado, la compensación vuelve a ajustar la compensación normal del elevador.
- Canales controlados: El elevador, los alerones gemelos y los flaps se pueden configurar de forma independiente en AIRBRAKE, incluido el ajuste a 0 para que no tenga efecto.
- Si FLAPERON está activo, el recorrido de los alerones se puede ajustar de forma independiente para los servos conectados a CH1 y CH6. La elección de la aleta no tiene ningún efecto en el FLAPERON.
- Si AIL-DIFF está activo, entonces CH1 y CH7 se pueden ajustar de forma independiente.
- Normalmente, ambos alerones se levantan por igual en AIRBRAKE, y el movimiento del elevador se establece para mantener el ajuste cuando los alerones se elevan. Se pueden establecer diferentes cantidades para cada alerón para corregir el par.

reacciones y otras características únicas del modelo.

- Asegúrese de entender lo que harán los alerones cuando esté en AIRBRAKE BUTTERFLY. Junto con la creación de una enorme cantidad de resistencia (deseable para aterrizajes puntuales), esto también crea un "lavado", un ángulo de ataque más alto donde están los alerones y fomenta la pérdida de punta.

Si está utilizando esto para el rendimiento acrobático y no para "paradas repentinas", considere levantar los alerones y bajar los flaps como se muestra en el diagrama de arriba.

Objetivos	Pasos	Entradas
Activar AIR-BREAK en un FLAPERON. Modo. Ajustar el FLAPERON viaja a 75%, con negativo ascensor(push) del 25%.	Confirmar que FLAPERON es activo.	Ver instrucciones FLAPERON.
	AIR-BREAK abierto.	al BÁSICO. de nuevo para AVANZAR RUPTURA DEL AIRE. EMPUJAR. a
	Activar la función	SW C en posición superior para MEZCLAR. EMPUJAR desactivado
	Ajuste los viajes según sea necesario. (Ej: alerones cada 75%, Ascensor-25%)	a AIL1.PUSH. a +75%, EMPUJAR a ELEV.PUSH. a -25%, EMPUJAR a AIL2.PUSH. a +75%, EMPUJAR
	Opcional: retardar la velocidad del servo del elevador.	retrasar-ELEV. EMPUJAR. al 25%, EMPUJAR
	Opcional: cambiar el mezclando desde la cantidad total al cambiar a proporcional a la Proximidad del Throttle Stick al ralentí.	a MODE.PUSH. a Lineal(0%), EMPUJAR. Throttle Stick al punto 0 deseado. durante 1 seg. hasta que emita un pitido
	(La pantalla cambia si la nueva configuración es diferente de la anterior).	
	Cerca	

3.3.7 Mezcla ELEV-FLAP (ACRO/GLID):

[ELEV-FLAP]
MIX: INH
RATE ↑ : + 50%
↓ : + 50%
SW: SwC
POSI: UP

ACRO

【ELEV-FLAP】

MIX:INH	NORMA
FLP1/2  +30%  +30%	(0%) START SPEED
AIL1/2  +30%  +30%	(0%) DISTA LANDI
RANGE:0% (0%) SW:SWC POSI:UP	

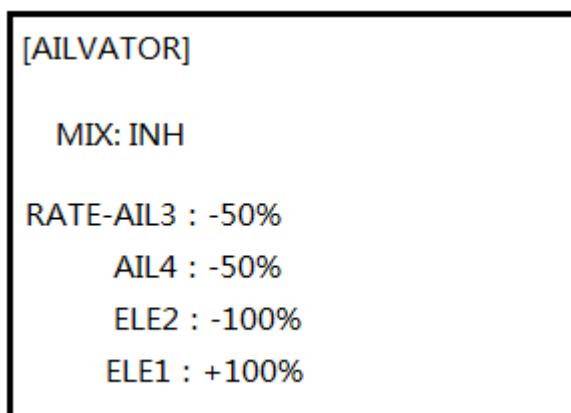
DESITZAMIENTO

La mezcla ELEV-FLAP es la primera mezcla preprogramada que cubriremos. Esta mezcla hace que los flaps bajen o suban cada vez que se mueve ELEVATOR STICK. Se usa más comúnmente para hacer giros de pilón más cerrados o esquinas más cuadradas en maniobras. En la mayoría de los casos, las aletas se inclinan (se bajan) cuando se ordena subir el elevador.

Ajustabilidad:

- Tasa: -100 % (tope de aleta arriba) a +100 % (tope de aleta abajo), con un valor predeterminado de +50 % (la mitad del rango de aleta se logra cuando se tira de la PALANCA DEL ELEVADOR para proporcionar un elevador completamente arriba).)
- Switch: Totalmente asignable. También se pueden asignar SW LÓGICOS (Lsw1 a 3). SI lo establece en NULL, la mezcla no funciona. (ACRO)
- Rango (GLID): Se puede configurar el rango en el que la mezcla no funciona cerca del punto muerto de una palanca elevadora. Sostenga la palanca en el punto deseado (lado superior o inferior), luego presione DIAL y manténgalo presionado un segundo para establecer el rango.
- Condición (GLID): Se pueden configurar los ajustes ELEV-FLAP separados para cada condición.

Objetivos	Pasos	Entradas
Activar ELEV-FLAP mezclando Ajustar solapa viaje a 0% flaps con negativo ascensor (empujar) y 45% aletas con ascensor positivo.	Abrir ELEV-FLAP	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a ELEV-FLAP. EMPUJAR.
	Activar la función	(+) para MEZCLAR, EMPUJAR. (ON.PUSH)
	Ajuste los viajes según sea necesario. (Ej:0%, a 45%)	(+) calificar. palo de ascensor (0%) al 0%, (0%) a +45%
	Cerca	(END) (END)

3.3.8 Servos de doble elevador (con timón) (AILEVATOR) (ACRO):

Muchos modelos usan dos servos elevadores, conectados en canales receptores separados. (Las alas voladoras sin un control de ailerones separado usan ELEVON. Los modelos de cola en forma de V usan V-TAIL,

VENTAJA:

- Capacidad para ajustar el centro y los puntos finales de cada servo para lograr un recorrido perfectamente adaptado.
- Facilidad de montaje, no requiere barras de torsión para un solo servo para impulsar 2 superficies.
- Ascensores que actúan también como ailerones para vuelos acrobáticos extremos o vuelos a reacción más realistas (opcional).
- Redundancia, por ejemplo, en caso de falla de un servo o colisión en el aire.

AJUSTABILIDAD:

- Sólo CH2 y CH8. (Con mezcla programable, podría utilizar CH5 como el segundo servo del elevador. THROTTLE-NEEDLE usa CH8 y no puede estar activo simultáneamente).
- La dirección del recorrido de cada servo puede invertirse en REVERSA o los porcentajes establecidos pueden invertirse aquí.
- Ascensor viaja ajustable independientemente (ambas direcciones y porcentaje).
- Acción opcional como ailerones (predeterminado en 50% de respuesta). Esta respuesta no se puede activar/desactivar en vuelo. Establecer AIL1 y 2 en 0 deshabilita esta característica.

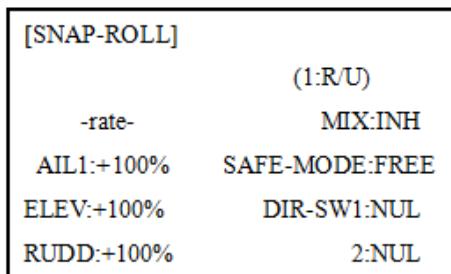
- Nota: si desea esto, pero active/desactive con un interruptor, establezca AIL1 y 2 en 0 aquí, y use 2 mezclas. AIL-to-AUX2 (enlace/recorte apagado, asignar un interruptor), obtiene la acción de los alerones de los servos del elevador cuando el interruptor asignado está encendido.

La función de mezcla AILEVATOR utiliza un servo en cada uno de los dos elevadores y combina la función de elevador con la función de alerones (a menos que el recorrido de los alerones esté configurado en 0). Para el efecto de alerones, los elevadores se suben y bajan uno frente al otro junto con los alerones.

Una vez que AILEVATOR está activado, a menos que ponga a cero las cifras de los alerones (ver más abajo), cada vez que mueva sus alerones o cualquier programación mueva sus alerones (es decir, mezcla TIMÓN-AILERON), la radio ordena automáticamente que ambos servos de profundidad funcionen también como alerones. Para desactivar esta acción, simplemente configure los 2 ajustes de recorrido de alerones a 0 en la función AILEVATOR. De esta forma los ascensores funcionarán únicamente como ascensores.

Objetivos	Pasos	Entradas
Activar gemelo servoascensores. Desactivar el ascensor-actuando – porción de alerones de esta función. Nota: dependiendo sobre tu modelo geometría, puede necesitar para invertir un servo o establecer un porcentaje negativo aquí.	Abre el AILEVATOR	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a AILVATOR,
	Activa la función.	para MEZCLAR, EMPUJAR. actuar.
	Opcional: ajustar el recorrido arriba/abajo cuando se opera como alerones. (Ej: 0)	a AIL3, EMPUJAR. al 0%, presione a AIL4, EMPUJAR. al 0%, presione
	Opcional: ajuste el recorrido total del elevador de cada servo. (Ej: recorrido del servoascensor derecho al 98 %, izquierdo al 96 %)	a ELE2.PUSH al 98%, presione a ELE1.PUSH. al 96%, presione
	Cerca	

3.3.9 Rollos rápidos (ACRO)



Esta función le permite ejecutar giros rápidos accionando un interruptor, proporcionando la misma entrada cada vez. También elimina la necesidad de cambiar las frecuencias duales en los 3 canales antes de realizar un chasquido, ya que SNAP-ROLL siempre lleva los servos a la misma posición, independientemente de las frecuencias duales, las entradas retenidas durante el chasquido, etc.

- Nota: Cada MULTIROTOR se ajusta de manera diferente debido a su CG, tiros de control, momentos, etc. Algunos modelos se ajustan sin alerón; otros se rompen solos en el ascensor. La mayoría de los modelos encajan con mayor precisión con una combinación de las 3 superficies. Además, la tasa de velocidad y aceleración al usar el interruptor de ajuste afectará la forma en que se ajusta el modelo. Para obtener información sobre el uso de giroscopios con aviones para maniobras de precisión más limpias, como giros y giros sin rotación excesiva.

AJUSTABILIDAD:

- Recorrido: ajuste la cantidad de recorrido del elevador, alerones y timón que se aplica automáticamente.
- Rango: -120 a +120 en los 3 canales. El valor predeterminado es el 100 % del rango de los 3 canales.
- Direcciones: hasta 4 broches separados son totalmente ajustables en cuanto a recorridos y dirección en cada uno de los 3 canales.

Nota: para simplificar, la radio se refiere a las instantáneas que usan "ARRIBA" o elevador positivo como instantáneas "U" o "ARRIBA".

Esto se conoce más comúnmente como un complemento positivo o interno. Los broches de presión "D" o "ABAJO" son más

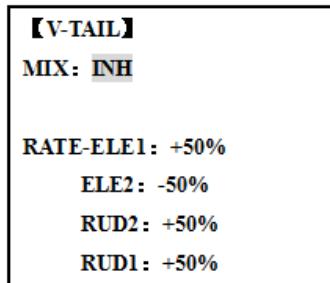
comúnmente conocido como broches de presión negativos o exteriores.

- R/U = Derecha positiva R/D = Derecha negativa L/U = Izquierda positiva L/D = Izquierda negativa snap roll.
 - La asignación de los 2 interruptores (DIR-SW1/2) para cambiar las direcciones de ajuste es completamente ajustable y opcional. Si desea tener solo un complemento, deje los interruptores en NULL. (Si está asignado, SW1=arriba/abajo, SW2=izquierda/derecha)
 - Interruptor de seguridad (SAFE-MOD): se puede configurar un interruptor de seguridad en el INTERRUPTOR del tren de aterrizaje, evitando giros bruscos accidentales mientras el tren de aterrizaje está bajado. El interruptor de seguridad se enciende y apaga con el INTERRUPTOR del tren de aterrizaje.
 - ENCENDIDO: el mecanismo de seguridad se activa cuando el INTERRUPTOR del tren de aterrizaje está en la misma posición que en el momento en que esta función se cambia a ENCENDIDO. No se ordenarán giros rápidos incluso si el INTERRUPTOR de giro rápido está encendido con el INTERRUPTOR de engranaje en esta posición. Cuando el INTERRUPTOR del tren de aterrizaje se mueve a la posición opuesta, se pueden ordenar giros bruscos.
 - OFF: Activa el mecanismo de seguridad en la posición contraria a la función ON.
 - LIBRE: El mecanismo de seguridad está completamente desactivado. Los broches se pueden comandar independientemente de la POSICIÓN DEL INTERRUPTOR de marcha.
- Nota: La ubicación del interruptor de seguridad siempre sigue al canal 5. Si el canal 5 se reasigna al interruptor C, por ejemplo, el interruptor C ahora es el de seguridad. Si el canal 5 es nulo o se usa como segundo servo de ailerones, la función de seguridad no estará disponible.
- Seguridad del entrenador: SNAP-ROLL se desactiva automáticamente cuando se activa la función de entrenador.

Objetivos	Pasos	Entradas
Activar SNAP-ROLL. Ajuste el recorrido del elevador al 55 %, el recorrido del timón al 120 % en el movimiento hacia la derecha/hacia arriba. Active el MODO SEGURO para que no se puedan realizar snaps cuando el equipo está bajado. Ajuste el recorrido del timón en el ajuste izquierdo/abajo al 105 %. (Nota: el uso de porcentajes negativos puede cambiar cualquiera de las direcciones de 4snap. Por ejemplo. cambie el complemento 1 a 'abajo' cambiando el porcentaje del elevador a -100%)	Abra SNAP-ROLL.	al BÁSICO. de nuevo para AVANZAR a SNAP-ROLL,
	Activar la función	a MEZCLAR.PULSAR a APAGADO o ENCENDIDO.
	Ajuste el recorrido según sea necesario. (Ej: ascensor al 55%, timón al 120%)	a ELEV.PUSH. al 55% a RUDD.PUSH . al 120%,
	Opcional: Activar	E o G a la posición ARRIBA a MODO SEGURO.PULSE. a ENCENDIDO. interruptor rápido <small>NOTA: MEZCLA está DESACTIVADA.</small> E o G a la posición ABAJO. <small>NOTA: MIX está activado.</small>
	Opcional: Asigne los interruptores arriba/abajo e izquierda/derecha. (Ej.: Cambie al complemento izquierdo/abajo y ajuste el timón al 105 %).	a DIR-SW1.PUSH a SwA a DIR-SW2.PUSH a SwB, A abajo, B abajo <small>Repita los pasos anteriores para establecer porcentajes.</small>
	Cerca	

3.3.10 Cola en V (ACRO/ GLID)

La mezcla V-TAIL se usa con MULTIROTOR v-tail de modo que las funciones de profundidad y timón se combinan para las dos superficies de cola. Tanto el recorrido del elevador como el del timón se pueden ajustar de forma independiente en cada superficie.



➔ Nota: NOTA: Si V-TAIL está activo, no puede activar las funciones ELEVON o AILEVATOR. Si una de estas funciones está activa, se mostrará un mensaje de error y deberá desactivar la última función antes de activar ELEVON.

➔ Nota: asegúrese de mover las palancas de profundidad y timón con regularidad mientras verifica los movimientos del servo. Si se especifica un valor grande de recorrido, cuando las palancas se mueven al mismo tiempo, los controles pueden atascarse o quedarse sin recorrido. Disminuya el recorrido hasta que no se produzcan atascamientos.

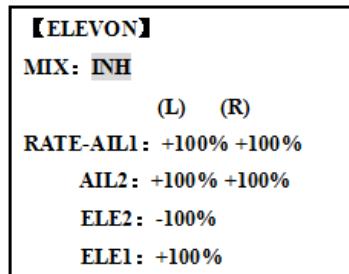
Ajustabilidad:

- Requiere uso de CH2 y CH4.

• Los recorridos ajustables de forma independiente permiten diferencias en los recorridos de los servos.

• El diferencial de timón no está disponible. (Para crear un diferencial de timón, configure RUD1 y 2 a 0, luego use dos mezclas programables, RUD-ELE y RUD-RUD, configurando diferentes porcentajes para subir y bajar. Estos son sus nuevos viajes de timón. Ajuste y enlace desactivados, asignación de interruptor nula para que no puedas apagar accidentalmente el timón.

3.3.11 ELEVON



AJUSTABILIDAD:

- Requiere el uso de CH1 y CH2.

• El recorrido del alerón ajustable independientemente permite el diferencial de alerones.

• El recorrido del elevador ajustable de forma independiente permite diferencias en el recorrido hacia arriba y hacia abajo.

• Se pueden configurar los ajustes de ELEVON separados para cada condición. (solo GLID)

➔ Nota: Al cambiar la polaridad de una tarifa, "change rate dir?" se muestra para una verificación. Realice la configuración después de presionar DIAL durante 1 segundo y cancelar una visualización de alarma. (solo GLID)

➔ Nota: asegúrese de mover las palancas de profundidad y de alerones a su máxima desviación durante la configuración. Si se especifican grandes recorridos, cuando se mueven al mismo tiempo los AILERON y ELEVATOR STICKS, los controles pueden atascarse o quedarse sin recorrido.

Objetivos	Pasos	Entradas
Activar ELEVON. Ajustar alerón viajar hacia abajo 90% de arriba viajar, crear alerón diferencial.	Abierto ELEVON	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a ELEVON, (DIAL)
	Activa la función.	(DIAL) MEZCLAR, EMPUJAR (DIAL) actuar. (DIAL)

	Opcional: ajuste el recorrido arriba/abajo por separado para los servos como alerones. (Ej: hasta un 90 %)	 a AIL1.PUSH.  Palo de alerón.  al 90%  a AIL2.PUSH.  Palo de alerón.  al 90%
	Opcional: ajuste el recorrido del elevador de cada servo. (Ej.: recorrido elevado de los servos derechos al 98 %, izquierdo al 105 %).	 a ELE2.PUSH.  al 98%.   a ELE1.PUSH.  al 105%. 
Cerca		 END  END

3.3.12 Sentido giroscópico

Los giroscopios tienen dos modos de funcionamiento: modo GY y modo STD.

- Modo STD: este modo realiza una operación de control proporcional general. Por ejemplo, controla el giroscopio para que los cambios se contrarresten cuando la actitud del MULTIROTOR cambia debido al viento cruzado, etc.
- Modo GY: este modo realiza operaciones de control proporcional e integrado. La diferencia entre el funcionamiento del modo Normal y el modo GY es que, mientras que el modo Normal solo contrarresta los cambios de actitud, el modo GY vuelve a la variable controlada original al mismo tiempo que contrarresta los cambios de actitud. Por ejemplo, durante el vuelo al filo de la navaja, normalmente es necesario que el alerón y el elevador se encuentren con el timón, pero en el modo GY, el girocompás realiza automáticamente el encuentro con el timón.

[GYRO-SENSE]		
MIX-1:INH		2:INH
UP > 0%	> 0%	
CNTR > 0%	> 0%	
DOWN > 0%	> 0%	
CH:CH5		CH8
SW:SwG		SwG

Ajustabilidad:

- Conecte el ajuste de sensibilidad del giroscopio al canal 5, 7 u 8 del receptor. (Selezionable)
- Interruptor completo assignable (SWITCH AH)
- Cada configuración de tasa puede configurarse de 0 a NOR100% o AVC100% de ganancia. NOR: Ganancia del modo GY. AVC: ganancia de modo STD
- Los porcentajes más grandes indican más ganancia o capacidad de respuesta del giroscopio.
- MIX-1,2: La sensibilidad de dos superficies se puede ajustar de forma independiente.

AJUSTE DE GANANCIA DEL GIROCOMPÁS:

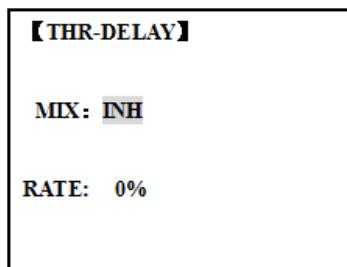
- Cuando el servo oscila, la ganancia del giroscopio es demasiado alta. Baje la ganancia hasta que se detenga la fluctuación.
- El giroscopio mostrará el mejor rendimiento con una ganancia justo antes de que ocurra la oscilación. Realice el ajuste haciendo volar el MULTIROTOR repetidamente.

⚠ Precaución:

- Al despegar y aterrizar, cambie siempre al modo Normal. Despegar y aterrizar en el modo GY es peligroso.
- Le recomendamos que utilice el giroscopio de control del timón en el modo Normal. En el modo GY, la operación del timón es necesaria al girar porque se pierde el efecto de veleta. Utilice el giroscopio en el modo Normal a menos que sea un experto en el manejo del timón.
- Y le recomendamos que también configure el modo apagado (0%) por seguridad de la siguiente manera.

Objetivos	Pasos	Entradas
Configurar un giroscopio GYA ajuste (Ej:MIX-1)	Abrir GYRO-SENSE	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a GYRO-SENSE,
	Activa la función.	a MIX-1.PUSH a ENCENDIDO.
	Opcional: cambie la asignación de interruptores. Ej: seleccione E.	a SW.PUSH. a SWE
	Ajuste las tasas de giroscopio según sea necesario. (Ej: HASTA NOR70%, CNTR a 0% [apagado], ABAJO a AVC70% como puntos de partida.	a la velocidad del giroscopio. Empujar. E arriba. a NOR 70%, E a CNTR, a 0%, E ABAJO, a AVC70%
	Cerca	

3.3.13 THR-DEMORA (ACRO)



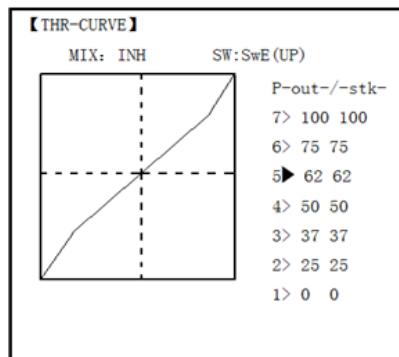
La función THR-DELAY se usa para reducir la respuesta del servo del acelerador para simular la respuesta lenta de un motor de turbina. Una configuración de demora del 40 % corresponde a una demora de aproximadamente un segundo, mientras que una demora del 100 % tarda aproximadamente ocho segundos en responder. Esta función también se puede usar para crear un "servo lento" en un canal que no sea el acelerador. Esto se logra conectando el servo deseado (por ejemplo, puertas de engranajes) en CH3 (THR), acelerando en un canal auxiliar como 8 y luego usando algunas mezclas creativas.

Objetivos	Pasos	Entradas
Activar THR-DELAY para un Réplica de ventilador canalizado de un motor de turbina MULTIROTORES. Reduzca la velocidad del servo respuesta de uno segundo.	Abrir THR-RETRASO	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a THR-RETRASO,
	Activa la función.	a MEZCLAR.PUSH. actuar.
	Ajuste la TASA para que coincida con la velocidad del servo deseada. (Ej: 40%)	a RATE.PUSH al 40%
	Cerca	

3.3.14 CURVA THR (ACRO)

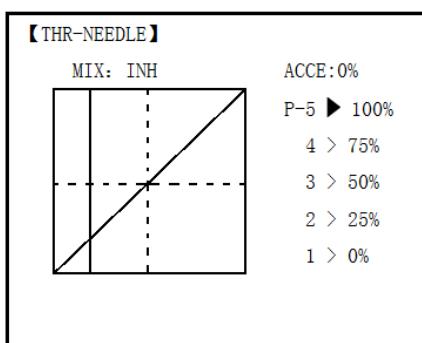
Esta función ajusta la curva de operación del acelerador para optimizar la velocidad del motor al movimiento de la palanca del acelerador.

- Nota: Si la función EXP del acelerador está activada, no puede usar la función THR-CURVE simultáneamente.

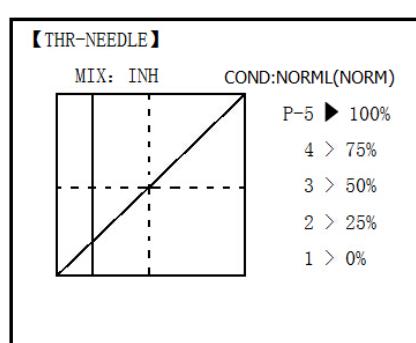
**Ajustabilidad:**

- Están disponibles curvas separadas para cada posición del interruptor.
- Mover y eliminar el punto de la curva: El punto de la curva (-STK-) se puede mover hacia la izquierda o hacia la derecha girando el DIAL (hasta un 2 % por delante del punto contiguo) y se puede eliminar/devolver presionando el DIAL por una vez. segundo alternativamente.

Objetivos	Pasos	Entradas
	Abrir THR-CURVA	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a LA-CURVA, (DIAL)
	Activa la función.	(DIAL) a MEZCLAR.PULSAR (DIAL) a ENCENDIDO. (DIAL)
Punto base: ajuste el punto base de la curva de aceleración hasta que el motor funcione en ralentí de forma fiable. - Salida-: salida, posición del servo. - STK-: punto de curva, posición de palanca.	Ajustar el 1 st punto	(DIAL) a P1(-fuera-)Posición (DIAL) al deseado del servo .PUSH
	Opcional: asigne el interruptor.	(DIAL) a SW.PUSH, (DIAL) al interruptor deseado.
	Opcional: Mover el punto de la curva. (Ej: punto 3)	(DIAL) cima3 (-stk-), PULSE el punto de la curva (DIAL) al deseado moverlo hacia la izquierda o hacia la derecha.
	Opcional: elimine el punto de la curva. Y devolver el punto de la curva. (Ej: punto 3)	(DIAL) cima3 (-stk-). el (DIAL) durante 1 segundo para eliminar punto de la curva. (DIAL) cima3 (-stk-), (DIAL) durante 1 seg. para volver
	Ajuste el siguiente punto.	Repita según sea necesario.
	Cerca	(END) (END)

3.3.15 Mezcla MARIPOSA-AGUJA (ACRO/ HELI):

ACRO



HELI

THROTTLE-NEEDLE es una mezcla preprogramada que mueve automáticamente un servo de mezcla en vuelo (CH8) en respuesta a las entradas de THROTTLE STICK para un giro perfecto del motor en todas las configuraciones de aceleración. Esta función es especialmente popular entre los pilotos de concursos que vuelan en una gran variedad de lugares, necesitan ajustes regulares del motor y requieren una respuesta perfecta del motor en todo momento y en todas las maniobras. También popular para minimizar inundaciones en ralentí de instalaciones de motor invertido o instalaciones con una posición de tanque alta. No es necesario para los motores de inyección de combustible, que lo hacen automáticamente. AJUSTABILIDAD:

- La curva de cinco puntos permite el ajuste de la mezcla del motor en distintas posiciones de aceleración.
- El servo de mezcla en vuelo debe conectarse al receptor CH8.
- El servo de mezcla en vuelo también se puede usar como segundo servo para ajustar un gemelo.
- La función de corte del acelerador también mueve el servo de aguja en vuelo.
- La perilla CH8 ajusta la mezcla de aceleración alta (puede estar desactivada. Vea AUX-CH).
- Debido a que ambos usan CH8, esta función no se puede usar simultáneamente con AILEVATOR.
- Una función de aceleración (ACCE) (solo ACRO) ayuda al motor a compensar grandes cantidades repentinas de aceleración haciendo que la mezcla sea repentinamente más rica y luego volviendo al ajuste adecuado para esa configuración de aceleración. Esta función requiere algunos ajustes para adaptarse mejor a su motor y su estilo de vuelo. Ajuste la respuesta del motor hasta que no se produzca vacilación en la entrada rápida del acelerador.
- Hay curvas separadas disponibles (solo HELI) para normal, ralentí 1 y 2 combinados y ralentí 3. Inmediatamente debajo de MIX, la radio muestra la curva que está editando; ej.: >NORMAL; y luego qué condición está actualmente activa por sus interruptores, por ejemplo: (ID1/2). Tenga en cuenta que puede editar la mezcla para una condición diferente sin estar en esa condición, para permitir la edición sin tener que apagar el motor del helicóptero cada vez. Asegúrese de editar la curva adecuada comprobando el nombre después de > y no el que está entre paréntesis.

Objetivos	Pasos	Entradas
Activar ACELERADOR-AGUJA mezclando Ajuste de la puntos como sigue: a resolver un ligero gama media magra problema: 1: 40% 2: 45% 3: sesenta y cinco% 4: 55% 5: 40%	Abierto MARIPOSA-AGUJA	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a THR-AGUJA,
	Activa la función.	a MEZCLAR.PULSAR a ENCENDIDO.
	Solo HELI. Seleccione la condición para editar.	a COND.PUSH. según sea necesario.
	Ajuste los recorridos según sea necesario para que coincidan con su motor moviendo lentamente la palanca a cada 5 puntos y luego ajustando el porcentaje en ese punto hasta que el motor esté correctamente ajustado.	a PIÓN. Palanca del acelerador a P 1, al 40%, Palanca del acelerador a P 2, al 45%, Stick del acelerador a PAG 3, al 65%, Stick del acelerador a PAG 4, al 55%, Stick del acelerador a P 5, al 40%,
	Solo ACR. Opcional: aumente la mezcla cuando se aplica el acelerador rápidamente-ACCE. (Consulte los detalles más arriba)	a ACCE. Empujar Palanca del acelerador al ralenti Throttle Stick para abrir completamente rápidamente.
	Heli only: establece curvas para otras condiciones.	para condicionar el nombre al siguiente nombre de condición a editar. Repita los pasos anteriores según sea necesario.
	Cerca	

PARTE 4 FUNCIONES DEL MODELO DE VELERO

Tenga en cuenta que casi todas las funciones del menú BÁSICO son las mismas para avión (configuración ACRO), planeador (configuraciones GLID 1A+1F/ 2A+1F/ 2A+2F) y helicóptero (configuraciones HELI). Las características que son idénticas se refieren al capítulo ACRO. El menú BÁSICO del planeador incluye MOTOR CUT y no incluye IDLE-DOWN o THR-CUT.

☞Nota: en todos los casos donde la programación ACRO etiqueta el canal 3 como acelerador, la programación GLID etiqueta el canal 3 como ARB (freno de aire), ya que los frenos de aire normalmente se operan en el canal 3 en los planeadores. Esto incluye la lectura de STK-THR STK-ARB.

4.1 CONFIGURACIÓN DEL MENÚ BÁSICO DE GLID

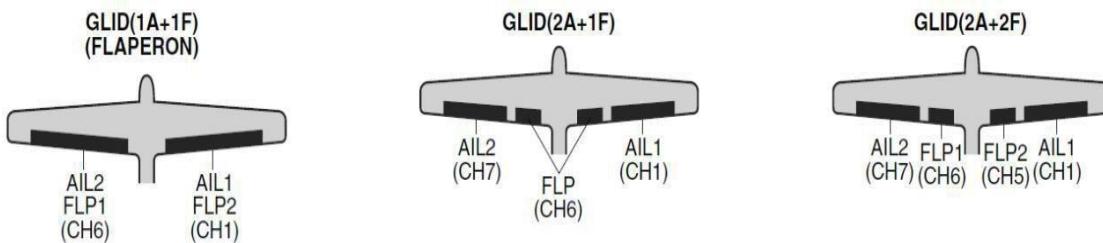
Esta guía está destinada a ayudarlo a familiarizarse con la radio, darle un buen comienzo en el uso de su nueva radio y brindarle algunas ideas y orientación sobre cómo hacerlo con este poderoso sistema.

Objetivos	Pasos	Entradas
Prepara tu avión.	Instale todos los servos, interruptores, receptor según las instrucciones de su modelo. Encienda el transmisor y luego el receptor; ajuste todos los vínculos para que las superficies estén casi centradas. Ajuste mecánicamente todos los enlaces para acercarse lo más posible a los lanzamientos de control adecuados y minimizar el atascamiento antes de configurar la radio. Compruebe la dirección y los tiros del servo. Tome notas ahora de lo que necesitará cambiar durante la programación.	
Seleccione el TIPO DE MODELO adecuado para su modelo. (Ej: GLID 1A+1F) [NOTA: Esta es una de varias funciones que requieren confirmación para realizar un cambio. Solo los cambios críticos, como un REINICIO DEL MODELO, requieren pulsaciones de tecla adicionales para aceptar el cambio.]	En el menú BÁSICO, abra el submenú PARÁMETROS. Elija el MODELO apropiado ESCRIBE. Ej: GLID (1A+1F). Confirme el cambio. Cerrar submenú.	Encienda el transmisor.  durante 1 seg. a BÁSICO.(Si AVANZADO  de nuevo.) para elegir PARÁMETRO. 
Nombra el modelo Tenga en cuenta que no necesita hacer nada para 'guardar' o almacenar estos datos.	En el menú BÁSICO, abra el submenú MODE SEL. Introduzca el nombre del avión. Cierra el submenú.	 a MODELO SEL.  nombrar.(1st el carácter del nombre del modelo está resaltado).  para cambiar el 1st personaje.  para confirmar.  al siguiente carácter y repetir.  regresar.
RETROCEDA los servos según sea necesario para que el control funcione correctamente.	En el menú BÁSICO, abra REVERSA. Elija el servo deseado e invierta su dirección de viaje. (Ej: timón inverso servo.)	 retroceder.   a 4:RUDD,  REV está resaltado. imprenta  durante 1 seg. ¿Está seguro? Pantallas.  a confirmar.  Al menú BÁSICO.

	<p>En el menú BÁSICO, elija PUNTO FINAL.</p> <p>Ajuste los recorridos según sea necesario para que coincidan con los alcances recomendados del modelo (generalmente enumerados como índices altos).</p>	 al PUNTO FINAL. 
	<p>Ajuste los puntos finales de los servos. (Ej: servo flap). Cierra la función.</p>	 a FLAP  RV(A).  ,  al viaje deseado.  RV(A).  ,  al viaje deseado. Repita según sea necesario.
	<p>Elija D/R,EXP</p> <p>Configure tasas dobles/triples y exponenciales (D/R, EXP).</p> <p>(Tenga en cuenta que en el medio del lado izquierdo de la pantalla está el nombre del canal y la posición del INTERRUPTOR que está ajustando. Se pueden configurar dos o incluso tres velocidades por canal simplemente eligiendo el INTERRUPTOR deseado y programando porcentajes con el INTERRUPTOR en cada una de sus posiciones de 2/3).</p>	 a D/R,EXP 
	<p>Elija el deseado control, y establecer la primera (Ej: alta) tiros de tasa y exponencial.</p>	 a CH  ,  a CH2(ELEV).   A a la posición ARRIBA. La pantalla dice ELEV [UP]  para el doctor  Palo de ascensor.  , para establecer   Palo de ascensor.  para establecer  (Normalmente lo mismo para ambas direcciones)  a EXP  palo de ascensor  establecer   palo de ascensor  establecer 
	<p>Establezca la segunda tasa (Ej: baja) de lanzamientos y exponencial.</p>	 para el doctor  , A a la posición hacia abajo. Repetir arriba para establecer la tarifa baja.
	<p>Opcional: cambio dual Asignación de INTERRUPTOR de velocidad. Ej: ascensor a SWITCH G de 3 posiciones.</p>	 al SO  , a   G al centro.  Repita los pasos anteriores para configurar la 3ra tasa.
<p>Mueva el control de flaps del dial (VR (A)) al control deslizante izquierdo. [VR(D)](AUX-CH) .</p>	<p>En el menú BÁSICO, abra AUX-CH.</p>	 a AUX-CH 
	<p>Elija CH5. Cambio control primario a VR(D). Cambie otros canales según sea necesario.</p>	 a CH5  ,  a VR(D). Repita los pasos anteriores para configurar otros canales.
	<p>Cerca</p>	 

4.2 CONFIGURAR EL TIPO DE DESLIZAMIENTO

TIPO: (DESLIZANTE 1A+1F), DESLIZANTE (2A+1F), DESLIZANTE (2A+2F)



Antes de hacer cualquier otra cosa para configurar un planeador o un planeador, primero debe decidir qué TIPO DE MODELO se adapta mejor a su MULTIROTOR.

- **GLID (1A+1F):** El TIPO DE MODELO GLID (1A+1F) está diseñado para planeadores con uno o dos servos de alerones (o ninguno) y un solo servo de flaps (o dos conectados con un conector en Y). Este TIPO está destinado a ser una versión muy simple para configurar un planeador básico sin muchas características adicionales. La condición de vuelo adicional está disponible.
- **GLID (2A+1F):** El TIPO DE MODELO GLID (2A+1F) está diseñado para planeadores con servos de alerones dobles y un servo de un solo flap (o dos conectados con un conector en Y). Hay condiciones de vuelo adicionales disponibles. Estas condiciones de vuelo contienen diferentes trims compensados y diferenciales de alerones para que el planeador realice ciertas maniobras más fácilmente.
- **GLID (2A+2F):** El TIPO DE MODELO GLID (2A+2F) admite servos de doble flap que también pueden actuar como alerones, creando alerones y flaps de tramo completo. Hay condiciones de vuelo adicionales disponibles. Estas condiciones de vuelo contienen diferentes trims compensados y diferenciales de alerones para que el planeador realice ciertas maniobras más fácilmente.

4.3 MENÚ DE AVANCE DE DESLIZAMIENTO

MEZCLAS:

- Mezclas programables lineales (PROG.MIX1-4): mezclas programables totalmente asignables con una respuesta lineal.
- Mezclas programables curvas (PROG.MIX5-8): mezclas programables totalmente asignables con una respuesta curva.
- La mezcla preprogramada ELEV-FLAP crea un movimiento de ascensor desde los flaps internos y también desde los ascensores.
- BUTTERFLY: a menudo llamado cuervo, BUTTERFLY es la versión planeadora de AIRBRAKE. (BUTTERFLY no tiene la opción de activarlo únicamente desde un interruptor y su interruptor de activación. Siempre proporciona progresivamente más BUTTERFLY a medida que se baja el STICK DEL CANAL 3 (ACELERADOR), o se eleva si se usa THR-REV) Ver FRENO DE AIRE.
- CAMBER-MIX ?? AILE-FLAP: esta mezcla preprogramada se usa para crear una acción de flap/alerón de rango completo en un planeador con 4 servos de ala. Esto cambia la inclinación de todo el ala, lo que produce menos resistencia que simplemente dejando caer los flaps por sí mismos.

- ➔ Nota: Cuando también tiene una mezcla ELEV-FLAP, el borde de fuga desciende con los elevadores, lo que aumenta la respuesta de tono.
- FLAPERON (solo GLID 1A+1F): 2 servos de alerones funcionan en direcciones opuestas como alerones y en la misma dirección que los flaps.
 - CAMBER FLAP: Proporciona movimiento de camber o recorte de flaps. En los planeadores, esta función también se utiliza como inclinación del ala. La cantidad depende del modelo, pero por lo general se prefiere una cantidad pequeña (menos del 10 %), ya que demasiada inclinación produce un exceso de resistencia. No utilices más de 1/16" de recorrido hacia arriba o hacia abajo para la inclinación del planeador. Algunas superficies aerodinámicas, como la RG15, deben volarse SIN reflejos ni inclinación. Asegúrate de consultar el manual de tu modelo para conocer las pautas.

- ➔ Nota: aunque puede activar CAMBER FLAP mientras usa AILE-DIFF, no tendrá ningún efecto. La ÚNICA función que permite controlar los alerones como flaps en la configuración AILE-DIFF es aerofreno/mariposa
- ELEVON: para alas voladoras
 - V-TAIL: Para modelos con 2 servos, opere juntos para crear control de balanceo y cabeceo.
 - AILEVATOR: No disponible en modelos tipo GLID.

4.3.1 AILE DIFF (BUSCAR EN ACRO FUNCIÓN MENÚ 3.3.5)

4.3.2 FLAPERON (GLID 1A+1F, ENCONTRAR EN ACRO FUNCIÓN MENÚ 3.3.3)

4.3.3 V-TAIL (BUSCAR EN FUNCIÓN ACRO MENÚ 3.3.10)

4.3.4 DESPLAZAMIENTO (DESLIZANTE 2A+2F):

Hay condiciones de vuelo adicionales disponibles específicamente para planeadores.

【OFFSET】		
-rate-	-dly-	NORMA
ELEV: --%	0%	START
RUDD: --%	0%	SPEED
		DISTA
FLAP:--%	0%	LANDI

Estas condiciones de vuelo adicionales contienen diferentes trims compensados para que el planeador realice ciertas maniobras más fácilmente. Las funciones diferenciales de alerones se pueden configurar para proporcionar tasas separadas por condición seleccionada.

Antes de configurar OFFSET, debe activar las condiciones y asignar los interruptores en CONDITION/FUNCTION.

El movimiento innecesario del fuselaje se genera cuando hay cambios repentinos en la posición del servo y las variaciones en el tiempo de funcionamiento entre canales se pueden suprimir utilizando la función de retardo.

☞ Nota: Se recomienda la misma cantidad de retraso para el elevador y el timón cuando se utiliza la función de cola en V.

El AT10II proporciona 5 configuraciones adicionales junto con la condición de vuelo normal. (NORMAL, INICIO, VELOCIDAD, DISTANCIA y ATERRIZAJE) Estos trims compensados tienen básicamente las mismas capacidades de configuración, excepto la asignación de interruptores y diales. Para ver un ejemplo de configuración de recorte, consulte lo siguiente:

AJUSTABILIDAD:

- Ajustes separados para cada servo de alerones, elevadores, timón y flaps, para cada condición.
- El INTERRUPTOR G (AT10) o E (AT10) está programado para ajustes NORMAL, INICIO y VELOCIDAD. El INTERRUPTOR C está programado para ajustes de DISTANCIA y ATERRIZAJE. Esta asignación de interruptor/posición es ajustable. (CONDICIÓN/FUNCIÓN)

- Elemento TRIM (modo de operación de ajuste digital):

NORM: modo de operación de ajuste normal.

MEZCLA: modo de operación de ajuste de velocidad compensada mientras la mezcla está activada.

- Perilla assignable opcional (CAMBER MIX) para permitir el ajuste en vuelo de la acción de alerones y flaps de cada condición de vuelo.

- Durante la operación de DESPLAZAMIENTO, los viajes del alerón y del elevador se muestran en cada pantalla de compensación en la pantalla de inicio.

Objetivos	Pasos	Entradas
Configure un INICIO para obtener la máxima sustentación posible en el lanzamiento. Cada alerón: 50%. Cada Solapa: 100%.	Abrir la función de DESPLAZAMIENTO	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR para compensar,
Ascensor: -5% para compensar.	Cambie a la condición de INICIO.	↓ G o E de NORMA a START

INTERRUPTOR (AT10II=G, AT10II=E.) Nota: el interruptor es asignable. (CONDICIÓN) PERILLA (nulo)	Establece las tarifas. (Ej: AIL 50%, FLP 100%, ELEV -5 %).	 a TODO  , al 50%, Repita para FLP y ELEV.
	Cerca	 

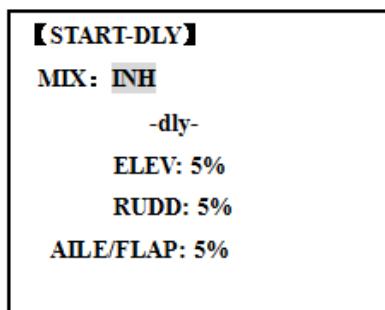
4.3.5 RETARDO DE INICIO (solo GLID 1A+1F):

START DELAY cambia automáticamente los ajustes de compensación (OFFSET) de los ajustes de la condición de INICIO a los ajustes de la condición normal después de pasar el tiempo de retraso (máx. 10 seg.) que se establece mediante el elemento -DLY cuando se activa la condición de INICIO. (Es conveniente para planeadores de lanzamiento manual).

- Nota: Se recomienda la misma cantidad de retraso para el elevador y el timón cuando se utiliza la función de cola en V.

AJUSTABILIDAD:

- Rango de tiempo de retraso (-DLY-) de 0 a 100%. El tiempo de retraso es de 10 segundos al 100%.

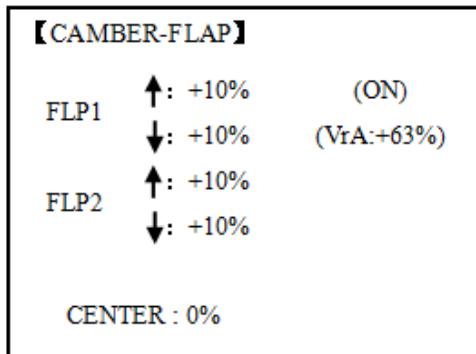


Objetivos	Pasos	Entradas			
Ej: tiempo de retraso = 5 segundo.	Abra el menú AVANZADO, luego abra INICIO DEMORADO.	 al BÁSICO.  de nuevo para AVANZAR  a START-DLY, 			
	Activar la función	 MEZCLAR 	Establezca el tiempo de retraso. (Ej: 50% cada superficie)	 a ELEV  a RUDD 	Cerca

4.3.6 CÁMARA-FLP

CAMBER FLAP asigna el control primario de flaps [predeterminado en VR (A)] para permitir el ajuste en vuelo de la acción de flaps. El recorrido hacia arriba y hacia abajo de cada aleta (aletas de inclinación: FLP1/2) se puede ajustar de forma independiente. También se puede compensar la posición central del servo flap.

- Nota: Si FLAP-TRIM está activado, no puede usar la función CAMBER FLAP simultáneamente.

**AJUSTABILIDAD**

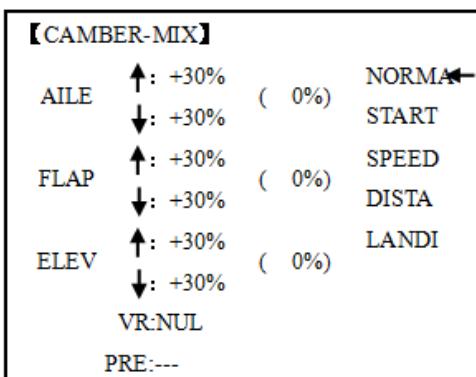
- Tasa: -100% a +100%, con un valor predeterminado de +30%
- Posición central (CENTRO): El punto de referencia de operación de la aleta se puede desplazar. -100% a +100%, con un valor predeterminado de 0%.
- ➔ Nota: Al cambiar la polaridad de una tarifa, "change rate dir?" se muestra para una verificación. Realice la configuración después de presionar DIAL durante 1 segundo y cancelar una visualización de alarma.

Objetivos	Pasos	Entradas
	Abra la función CAMBER FLAP.	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a CAMBER-FLP, ⌂
Ej: Establezca el recorrido máximo del 35% del recorrido total de la aleta.	Ajuste la cantidad de recorte arriba/abajo por separado. (Ej: ajustar al 35%)	⌂ a FLP ⌂. ⌂ RV (A), ⌂ al 35%, ⌂. ⌂ RV (A), ⌂ al 35%, ⌂. Repetir.
	O: ajuste la posición central del servo flap	⌂ al CENTRO ⌂, hasta el punto deseado. ⌂
	Cerca	(END) (END)

4.3.7 Mezcla de cámara:

Esta función ajusta la tasa de mezcla de la operación de camber que opera la camber del ala (alerones y flaps) en las direcciones negativa y positiva. Las velocidades de alerones, flaps y elevadores también se pueden ajustar de forma independiente y se pueden corregir los cambios de actitud causados por la operación de inclinación.

También se puede desplazar el punto de referencia de operación del control de inclinación. (PRE)



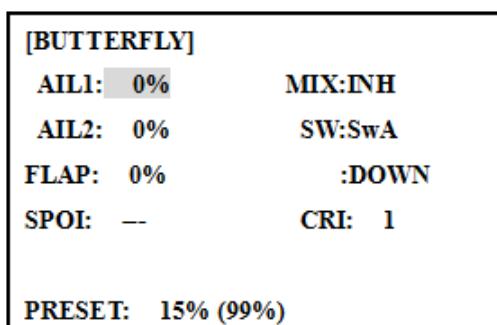
- ➔ Nota: El control de inclinación no se asigna al inicio.

AJUSTABILIDAD:

- Tasa: -100% a +100%, con un valor predeterminado de +30%
- Punto de referencia (PRE): El punto de referencia de operación del control de inclinación se puede desplazar. -100% a +100%, con un valor predeterminado de 0%.

Objetivos	Pasos	Entradas
Ej: establezca la cantidad de mezcla para el alerón al 40%, control de inclinación a VR (E), punto de referencia al deseado punto.	Abra la función CAMBER MIX.	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a CAMBER-MIX, (clockwise)
	Elija el control deslizante deseado.	(clockwise) a la realidad virtual (clockwise), a VrA
	Ajuste la cantidad de mezcla para AILE. (Ej: ajustar al 40%)	(clockwise) a FLP (clockwise) (clockwise) a VrA (clockwise), al 40%, (clockwise) (clockwise) a VrA (clockwise), al 40%, (clockwise)
	Establecer el punto de referencia.	(clockwise) a PRE (clockwise), (clockwise) o (clockwise) VrA al deseado punto durante 1 seg.
	Cerca	(END) (END)

4.3.8 Mezcla de MARIPOSA (cuervo)



BUTTERFLY mueve simultáneamente los flaps, los alerones gemelos y el elevador, y generalmente se usa para realizar descensos pronunciados o para limitar los aumentos de velocidad en las inmersiones. Están disponibles dos configuraciones de MARIPOSA separadas. (CRI1/CRI2)

AJUSTABILIDAD:

- Activación: Consiga proporcional moviendo la PALANCA DEL ACELERADOR.
- Switch: se puede seleccionar Mix SWITCH. A a H: INTERRUPTOR A a H. También se pueden asignar SW LÓGICOS (Lsw1 a 3). NULL: siempre activo.
- Inversamente proporcional a la PALANCA DEL ACELERADOR: proporciona un aumento proporcional en la cantidad de acción del freno de aire a medida que se baja la PALANCA DEL ACELERADOR (cuando el INTERRUPTOR A (asignable) está en la posición hacia abajo). Incluye posición de palanca seleccionable donde comienza el freno de aire. Si desea que el freno de aire sea directamente proporcional a la palanca del acelerador, deberá invertir la función THR-REV.

→ Nota: esto cambia la dirección de la palanca del acelerador para todos los modelos.

INSTRUCCIONES:

- Configuración del elevador: (Ajustable en el B.FLY-ELE)

B.FLY-ELE funciona enlazando con la función BUTTERFLY. La tarifa del ascensor es ajustable en una curva de 3 puntos. Punto 1:

punto PREAJUSTADO. (Reparado)

Punto 2: punto MID. La posición y la tasa son ajustables.

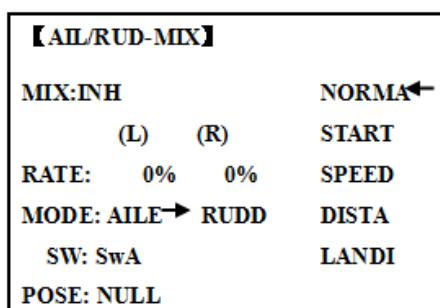
Punto 3: Punto FIN. La posición y la tasa son ajustables.

- Reacción retrasada: puede suprimir cambios repentinos en la actitud de su modelo cuando BUTTERFLY está activado configurando el elemento de retraso (DELAY), para ralentizar la respuesta del elevador, permitiendo que los flaps/alerones/el elevador alcancen el punto final deseado juntos. Un ajuste del 100 % reduce la velocidad del servo para que tarde aproximadamente un segundo en recorrer la distancia prescrita.

- Canales controlados: los alerones gemelos, el flap y el spoiler se pueden configurar de forma independiente en BUTTERFLY, incluyendo establecer en 0 para no tener ningún efecto.
 - Servos de alerones gemelos: si la función AIL-DIFF está inhibida, los ajustes de AIL1 y AIL2 no tendrán efecto. Si AIL-DIFF está activo, entonces CH1 y CH7 se pueden ajustar de forma independiente.
 - Normalmente, ambos alerones se levantan por igual en BUTTERFLY, y el movimiento del elevador se establece para mantener el ajuste cuando los alerones se elevan. Se pueden establecer diferentes cantidades para cada alerón para corregir las reacciones de torque y otras características únicas del modelo.
- Asegúrese de entender lo que hará la caída de alerones cuando esté en MARIPOSA. Junto con la creación de una enorme cantidad de resistencia (deseable para aterrizajes puntuales), esto también crea un "lavado", un ángulo de ataque más alto donde están los alerones y fomenta la pérdida de punta. Si está utilizando esto para el rendimiento acrobático y no para "paradas repentinamente", considere levantar los alerones y dejar caer los flaps en su lugar, como se muestra en el diagrama de arriba.

Objetivos	Pasos	Entradas
Activar MARIPOSA. Ajuste el recorrido de los alerones y los flaps al 75 % Ascensor ajustable en el B.FLY-ELE. El interruptor MIX es seleccionable	Abre la MARIPOSA función	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a la MARIPOSA, (SWA)
	Activar la función	(SWA) a la posición ARRIBA
	Ajuste los viajes según sea necesario. (Ej: Alerón cada 75%, Flap 75%)	(AIL1) a AIL1, (AIL2) a AIL2, (FLP) a FLP
	Cerca	(END) (END)

4.3.9 MEZCLA AILE/RUDD



Puede seleccionar una mezcla preprogramada que se usa para mezclar los timones con operación de alerones o los alerones con operación de timón.

Mezcla de alerones a timón (AILE ?? RUDD): crea automáticamente un "viraje coordinado".

Mezcla de timón a alerón (RUDD ?? AILE): se utiliza para contrarrestar el balanceo indeseable (acoplamiento de balanceo) que ocurre con la entrada del timón, especialmente en el filo de la navaja.

AJUSTABILIDAD:

- Rango de TASA de -100 a +100. Un ajuste negativo daría como resultado una acción del timón (alerón) opuesta a la del alerón (timón).
- SWITCH AH totalmente assignable. También se pueden asignar SW LÓGICOS (Lsw1 a 3).
- POSICIÓN completamente assignable, incluyendo NULL (mezcla siempre activa) y Up&Cntr y Cntr&Dn para activar la mezcla en 2 posiciones separadas del mismo SWITCH.
- Condición: se puede configurar la configuración AILE ?? RUDD separada para cada condición de vuelo.

Objetivos	Pasos	Entradas		
Ej: RUDD-AILE, 25%, sin cambio, corrige rollo acoplamiento.	Abrir AIL/RUD-MIX submenú.	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR  a AIL/RUD-MIX, 		
	Seleccione el modo de mezcla.	 a MODO 		
	Activar la función	 MEZCLAR 	Establecer la tarifa (Ej: 100% por trayecto)	 calificar  PALO DE TIMÓN   PALO DE TIMÓN 
	Cerca	 		

4.3.10 Mezcla ELEV-FLAP (ver menú GLID 3.3.7)

4.3.11 AILE-FLAP (solo GLID 2A+2F):

Esta mezcla preprogramada se usa para crear una acción de alerón de rango completo en un planeador con servos de 4 alas. Esto aumenta la velocidad de balanceo y disminuye la resistencia inducida. Para vuelos normales, se suele utilizar un valor de alrededor del 50%. Para carreras en pendiente o modelos F3B en carreras de velocidad, es posible que desee utilizar un valor mayor que se acerque al 100 %.

AJUSTABILIDAD:

- Rango de TASA de -100 a +100. Un ajuste negativo daría como resultado una acción de alerón opuesta a la de los flaps.
- SWITCH AH totalmente assignable. También se pueden asignar SW LÓGICOS (Lsw1 a 3).
- POSICIÓN completamente assignable, incluyendo NULL (mezcla siempre activa) y Up&Cntr y Cntr&Dn para activar la mezcla en 2 posiciones separadas del mismo SWITCH.
- Condición: Se pueden configurar los ajustes de AILE-FLAP separados para cada condición de vuelo.

Objetivos	Pasos	Entradas					
Enciende AILE-FLAP mezclando Establezca la tasa al 100% para obtener el máximo posible recorrido de flaps con alerones .Assign al centro del INTERRUPTOR C.	Abrir el submenú AILE-FLAP.	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR  a AILE-FLAP, 					
	Activar la función	 MEZCLAR 	Establecer la tarifa (Ej: 100% por trayecto)	 a FLP1  PALO DE ALERÓN  PALO DE ALERÓN 	Asigne el INTERRUPTOR y la posición.	 al SO  a POSI 	Cerca

4.3.12 MEZCLA DE SPOILER (GLID):

Mueve el alerón accionando el interruptor asignado y se usa para hacer un descenso pronunciado. SPOILER MIX funciona enlazando con BUTTERFLY MIX.

[SPOILER-MIX]	
-SPO1-	-SPO2-
POSI : -50% ←	-50% ←
:+50%	+50%
CH : CH8	NUL
	-rate-
ELEV : 0%	0% (INH)
MIX : INH	
SW : SwB	POSI : DOWN

AJUSTABILIDAD:

- Posición: -100 % a +100 %, con un valor predeterminado de -50 % (desactivado), +50 % (activado)
- Canal: Spoiler 1: ch8, o 3 (ch8 o 3*), Spoiler 2: NULL, o 3 (NULL o ch3*) *Modo GLID (2A+2F).
- Configuración del elevador: Tasa: -100 % a +100 %, Retraso: 0 % a 100 %
- SWITCH AH totalmente assignable. También se puede asignar SW LÓGICO (Lsw1 a 3).

Objetivos	Pasos	Entradas
Modo spoiler de 2 servos. Ajustar el alerón posición del servo al 60%	Abre la función SPOILER MIX y pasa a 2 Dakota del Norte página.	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo para AVANZAR a SPOILER - MEZCLA,
	Activa la función.	MEZCLAR , a ENCENDIDO,
	Asigne el SPO2-CH. (Ej: CH3)	a -SPO2- CH , a CH3,
	Ajuste la posición del servo del spoiler. (Ex: SPO1/SPO2=+55% a + 60%)	a -SPO1-POSI a -50%, , al 60%, a -SPO2-POSI a +50%, , al 60%,
	Opcional: establezca la tarifa del ascensor. (Ej: 10%)	a -tasar- ELEV , al 10%,
	Opcional: establece el retraso. (Ej: 25%)	a -dly- ELEV , al 25%,
	Cerca	END END

4.3.13 FLAP-TRIM (ver GLID 3.3.4)

4.3.14 CONDICIÓN

La función del canal 3 se puede seleccionar en el elemento ARBK-FUNC. (Palanca del acelerador, interruptores o perillas) Al elegir excepto STK, la función del canal 3 se puede separar de la función de Butterfly, por lo que el canal 3 se puede usar para otras funciones.

AJUSTABILIDAD:

- Función del canal 3:

STK: THROTLLE STICK

Sw-A a H: INTERRUPTOR A a

H Vr-A a Vr-E: PERILLA A a E

[CONDITION]		
	-sw-	-pos-
START:INH	SwE	DOWN
SPEED:INH	SwE	UP
DISTANCE:INH	SwC	CENT
LANDING:INH	SwC	DOWN
ARBKFUNC:ST-THK		

Parte. 5 FUNCIONES DEL MODELO DE HELICÓPTERO

Tenga en cuenta que casi todas las funciones del menú BÁSICO son las mismas para las configuraciones de avión (configuración ACRO), planeador (configuración GLID) y helicóptero (HELI). Las características que son idénticas se refieren al capítulo ACRO.

5.1 CONFIGURACIÓN BÁSICA CON HELICÓPTERO

Esta guía está destinada a ayudarlo a configurar un helicóptero básico (H-1), familiarizarse con la radio, darle un buen comienzo para usar su nueva radio y brindarle algunas ideas e instrucciones sobre cómo hacer incluso más con este poderoso sistema de lo que ya hayas considerado.

Brevemente, los controles típicos de un helicóptero son los siguientes:

- Alerón: Cambios cílicos de lateral (roll). Rueda el helicóptero. Incline el plato oscilante hacia la izquierda o hacia la derecha CH1.
- Elevador: cambia el tono cíclico. Cambia el ángulo de ataque del helicóptero (morro arriba o morro abajo). Incline todo el plato oscilante hacia adelante y hacia atrás. CH2.
- Timón: cambie el ángulo del rotor de cola y gire el helicóptero hacia la izquierda o hacia la derecha. CH4.
- Paso colectivo: Ajusta el colectivo del rotor principal [ángulo de las paletas], cambiando el paso de las palas principales. El paso colectivo aumentado (con el acelerador) hace que el helicóptero se eleve. Se mueve junto con el acelerador en la PALANCA DEL ACELERADOR. CH6.
- Acelerador: Abrir/cerrar carburador. Muévete junto con el tono colectivo en el THROTTLE STICK. CH3.
- REVO: mezcla que añade timón junto con cabeceo. Esto ayuda a compensar la rotación del helicóptero provocada por el aumento del par motor. (Nunca use REVO. mezcle con un giroscopio de control de rumbo/AVCS; el giroscopio ya hace esto).

Objetivos	Pasos	Entradas
Prepara tu helicóptero.	Instale todos los servos, interruptores, receptor según las instrucciones de su modelo. Establezca todos los adornos, diales y controles deslizantes en neutral. Confirme que todos los enlaces de control estén a 90 grados (o según las instrucciones) desde la bocina del servo hasta el enlace de bola para una geometría adecuada y que no haya pendiente. Ajuste mecánicamente todos los enlaces para acercarse lo más posible a los lanzamientos de control adecuados y minimizar el atascamiento antes de configurar la radio.	
Seleccione el modo adecuado escriba para su modelo. Ej: HELI H-1	En el menú BÁSICO, busque PARÁMETRO.	(MODE) durante 1 s a BÁSICO. (Si AVANZA (MODE) de nuevo). 
	Vaya a TIPO DE MODELO.	(MODE) a TIPO DE MODELO, luego a TIPO. 

	Seleccione el tipo de modo adecuado. Ej: HELI H-1. Confirme el cambio. Cerca.	 al HELICÓPTERO.  durante 1 seg. '¿Está seguro?' pantallas  a SWASH  ,  a H-1  para confirmar. 
Luego, NOMBRE el modelo.	En el menú BÁSICO, busque PARÁMETRO.	 a MODELO SEL. 
	Ir a MODELO SEL.-NOMBRE	 a Nombre(1st el personaje está resaltado) 
	Nombre de entrada.	 para cambiar el primer carácter. 
	Cierra el submenú cuando hayas terminado.	Cuando se muestra el carácter adecuado.  Al siguiente. Repetir. 

Objetivos	Pasos	Entradas
	En el menú BÁSICO, abra Invertir.	 durante 1s a BÁSICO. (Si AVANZA de nuevo).
	Elija el servo deseado e invierta su dirección de viaje. Ej: servo timón inverso.	 a CH4:RUDD  , a REV es resaltado. 'Está seguro ?' muestra  durante 1 seg. 
	En el menú BÁSICO, seleccione PUNTO FINAL.	 al PUNTO FINAL  para elegir final punto.
Ajuste los recorridos según sea necesario para que coincidan con los alcances recomendados del modelo (generalmente se enumeran como índices altos).	Ajuste los puntos finales del servo. (Ej: servo elevador). Vuelve al menú BÁSICO.	 a ELEV.  palo de ascensor  ,  hasta que el recorrido hacia arriba sea el deseado.  Ascensor Stick ,  hasta que el recorrido hacia abajo sea el deseado. Repita según sea necesario. 
Activar THR-CUT.	CORTE DEL ACELERADOR abierto función.	 a THR CORTE
	Activa la función. Elija el interruptor deseado y la posición para activar.	 para MEZCLAR,  , desactivado   al SO  , a SWC,   a POSI  , a abajo, 
	Con la PALANCA DEL ACELERADOR en ralentí, ajuste la velocidad hasta que el motor se apague constantemente, pero el varillaje del acelerador no se atasque.Cerrar	SWC  a la posición hacia  Acelerador Palo  abajo, ,calificar  ,  hasta que se apague.

Configure la curva de aceleración para normal. (Por lo general, no será necesario realizar cambios antes del primer vuelo.)	Abra el THR-CURV/NOR función. Ajuste si es necesario. Cierra la función.	a THR-CURVA , COND:NORMA, al punto 1> , al 5%, Mover al siguiente. Repetir.
Configure la curva de paso colectivo para normal como base de -4, centro de +5, extremo de +8 a +10 grados de paso de pala para acrobacias aéreas. ² (Si solo está aprendiendo a volar, pregunte a su instructor).	Abra el PIT-CURV/NOR función. Ajuste cada punto a la Curva deseada.(Ej: primer punto: 8%) Cierra la función.	a PIT-CURVA , COND:NORMA, a punto 1> , al 8%, al siguiente punto. Repetir.
Configure REVO. Mezclando para lo normal. (Para giroscopios con retención de rumbo, inhibir REVO.)	Abra el REVO./NOR función. Ajuste a su punto de partida deseado. (Ej: 10%).	a REVO.MIX , COND:NORMA, al punto 1> , al 10%, al siguiente punto. Repetir.
Confirme la dirección del giroscopio.		Con la radio encendida, mueva manualmente la cola del helicóptero hacia la derecha. El giroscopio debe dar entrada de timón a la derecha (el borde de ataque de las palas del rotor de cola se mueve hacia la izquierda). Si el giroscopio da la entrada opuesta, invierta la dirección en la propia unidad giroscópica.

Objetivos	Pasos	Entradas
Aprende a operar HOVERING PITCH y ACELERADOR HOVER	Observe a media aceleración, el RV(B) El dial ajusta el acelerador por separado del tono. RV(A) ajusta el tono por separado de la acelerador.	durante 1 s a BÁSICO. (Si AVANZA de nuevo). a SERVO. Palanca del acelerador al centro RV (B), RV (A).
Asegúrese de seguir las instrucciones de su modelo para las comprobaciones previas al vuelo, el seguimiento de la cuchilla, etc. Nunca asuma que un juego de cuchillas está correctamente balanceado y seguirá sin verificar.		
⚠ ¡Compruebe el voltaje de la batería del receptor! Siempre verifique el voltaje con un voltímetro antes de cada arranque del motor. (Nunca asuma que estar enchufado toda la noche significa que su equipo de radio está listo para volar). posibilidad de lesiones a usted mismo, a otros y a la propiedad.		
Confirme que el plato cíclico esté nivelado en recorrido 0. Ajuste los brazos si es necesario.		
Aplique el colectivo completo y verifique que el plato cíclico quede nivelado y que no haya atascos. Repita para cabeceo y balanceo cílicos completos. Si no, ajuste según sea necesario para corregir en PUNTO FINAL:		
Nota importante: antes de configurar la retención del acelerador, las marchas en vacío, las compensaciones, etc., asegúrese de que su condición normal funcione correctamente. Comprobación de la configuración antes de volar: ¡Comprobar el voltaje! Luego, con la ayuda de un instructor, y habiendo completado todas las comprobaciones de alcance, etc., aplique gradualmente el acelerador hasta que el helicóptero se vuelva "ligero sobre los patines". Ajuste los trims según sea necesario para corregir cualquier tendencia de balanceo, cabeceo o guiñada. Si la cola se "mueve", la ganancia del giroscopio es demasiado alta. Disminuya la ganancia del giroscopio.		

- Mueva periódicamente la palanca del acelerador al máximo y hacia abajo para garantizar la configuración adecuada del servo.
- Es fundamental que los diales A y C estén centrados cuando se configuran las curvas de paso y aceleración.

5.2 FUNCIONES DEL MENÚ BÁSICO ESPECÍFICAS DE HELI

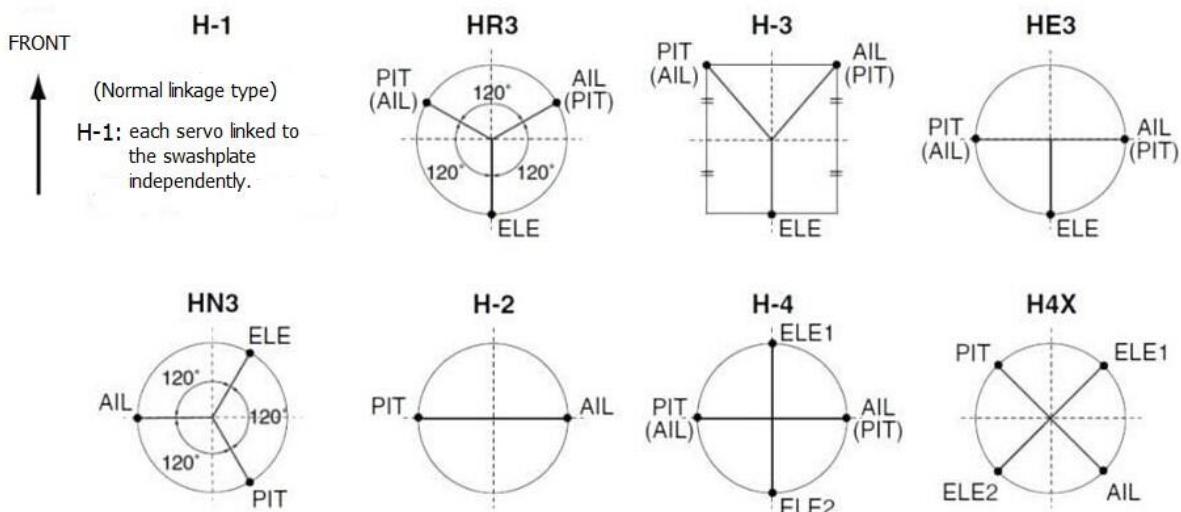
TIPO DE MODELO: Esta función del submenú PARÁMETROS se utiliza para seleccionar el tipo de programación del modelo a utilizar. Antes de hacer cualquier otra cosa para configurar su modelo, primero debe decidir qué TIPO DE MODELO se adapta mejor a su MULTIROTOR.

TIPOS DE PLACAS INFLUYENTES DE HELICÓPTERO:

Las radios AT10II admiten 8 configuraciones básicas de placa oscilante, que incluyen "servo único" (la mayoría de los helicópteros H-1 usan este tipo) y 7 tipos de CCPM (mezcla de tono cíclico y colectivo). Un plato oscilante de "servo único" utiliza un servo para cada eje: alerón, elevador (paso cíclico) y paso colectivo. Los helicópteros CCPM utilizan una combinación de servos que trabajan juntos para lograr los 3 ejes de movimiento. Hay 7 tipos básicos de CCPM, que se muestran a continuación. CCPM tiene varias ventajas, la más obvia de las cuales es una complejidad mecánica mucho menor para mover correctamente el plato oscilante del helicóptero. Además, varios servos que funcionan al unísono (p. ej., HR3, los 3 servos juntos crean el movimiento del elevador) aumentan drásticamente el par disponible, así como la precisión y el centrado. Tenga en cuenta que algunos helicópteros son del tipo HR3 o HN3, excepto apagado por 180 grados. Si el plato oscilante de su modelo está errado en 180, seguirá usando ese tipo de plato oscilante, pero también usará SWASH AFR para ajustar las funciones según sea necesario hasta que funcione correctamente. Además, también se pueden crear diferentes ángulos de CCPM utilizando las mezclas programables totalmente asignables.

5.2.1 Tipos de platos oscilantes

Swashplate Types

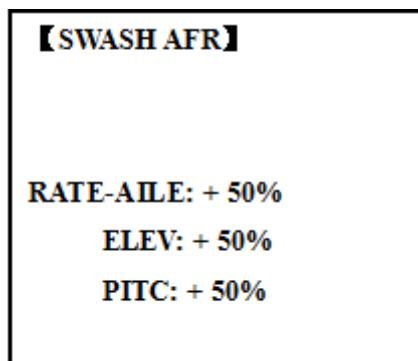


Objetivos	Pasos	Entradas
cambiar el modelo tipo y plato oscilante del modelo #3 de MULTIROTOR a CCPM de 120 grados con 2 servos trabajando al unísono para campo colectivo y alerón (Ej: HELI HR3)	Confirme que está utilizando el modelo adecuado memoria (Ej: 3) Abra PARÁMETRO, vaya a MODELO SEL.	En la pantalla de inicio, verifique el nombre del modelo y el número en la parte superior izquierda. Si no es el modelo correcto (Ej:3) ver MODELO SEL. durante 1 s a BÁSICO. (Si AVANZA  de nuevo). a MODELO SEL. 
	Seleccione el MODELO apropiado TIPO (HELICÓPTERO) Confirmar	 digitar.  al HELICÓPTERO.  por 1 seg. 'Son seguro?' Pantallas. 

Cambiar a deseado TIPO SWASH (Ej: HR3) Confirmar.	 a SWASH.  , a  HR3,  durante 1 seg. 'Es usted ¿seguro?' pantallas. 
Cerca	 

La radio emite un "bip" repetitivo y muestra el progreso en la pantalla a medida que se cambia el tipo de modelo. Tenga en cuenta que si el interruptor de alimentación se apaga antes de finalizar, el tipo de modelo no cambiará.

5.2.2 SWASH AFR (no en SWH1)



Excepto SWASH PLATE, el menú de funciones del helicóptero es el mismo que GLID/ ACRO. Encuentre las instrucciones anteriores.

Los ajustes de velocidad de la función del plato oscilante (SWASH AFR) reducen/aumentan/invierten la velocidad (recorrido) del alerón, el elevador (excepto H-2) y las funciones de paso colectivo, ajustando o invirtiendo el movimiento de todos los servos involucrados en esa función, solo cuando utilizando esa función. Dado que estos tipos utilizan múltiples servos juntos para crear los controles, el simple ajuste de REVERSE o END POINT de un servo no corregiría correctamente el recorrido de ningún control. Dado que H-1 usa un servo para cada función, no hay necesidad de AFR en H-1.

Dado que el alerón siempre usa no más de 2 servos, verifíquelo primero. O ambos funcionan correctamente (no se necesitan cambios), ambos funcionan al revés (invierten toda la función) o un servo funciona al revés (invierten ese servo solo). A continuación, compruebe el ascensor. Recuerde, los servos del alerón funcionan correctamente, por lo que si el elevador no funciona, solo nos quedan 2 opciones: se debe invertir toda la función, o se deben invertir los servos que no se comparten con el alerón. Si el alerón y el elevador no funcionan correctamente, lo único que podría estar mal es que opera toda la dirección colectiva (invertir toda la función). En nuestro ejemplo, HR3 está a 180 grados del plato oscilante del Calibre. Por lo tanto, es muy probable que varias funciones no funcionen correctamente. La operación de paso colectivo es al revés; pero invertir los tres servos también invertiría las operaciones de alerones y profundidad. Sin embargo, cambiar la tasa de paso colectivo, de +50% a -50%, invertirá el paso colectivo sin afectar la acción del alerón.

Comprobación del movimiento adecuado en un plato cíclico HR3			
Tipo oscilante HR3	movimiento propio	Movimiento incorrecto	Como arreglar
ALERÓN PALO.		Plato cíclico hasta queda.	Ajuste AIL inverso en SWASH a -50%.
	El plato oscilante se inclina a la derecha.	Parte trasera del plato cíclico se mueve hacia arriba.	El servo de Ch6 se mueve incorrectamente; CONTRARRESTAR.
		Parte trasera del plato cíclico se mueve hacia abajo	El servo de Ch1 se mueve incorrectamente; CONTRARRESTAR.

ASCENSOR PALO.	El frente del plato oscilante se mueve	Movimientos del plato oscilante lo contrario.	Ajuste ELE inverso en SWASH. (ex: + 50 a -50)
	parte trasera del plato oscilante se mueve hacia arriba.	Plato cíclico completo se mueve hacia arriba.	El servo de Ch2 se mueve incorrectamente; CONTRARRESTAR.
TIMÓN PALO.	Los bordes de ataque de las hojas de la cola giran hacia la izquierda.	Las cuchillas giraron a la derecha.	INVERTIR el servo del timón.
ACELERADOR PALO.	Plato cíclico completo ascensores	El plato oscilante baja.	Ajuste PIT inverso en SWASH.

Objetivos	Pasos	Entradas
Ajustar el recorrido del paso colectivo de +50% a -23%, invirtiendo el recorrido de los 3 servos y disminuyendo su recorrido solo en paso colectivo, en un TIPO SWASH HR3.	Abierto SWASH AFR función.	(MODE) durante 1 s a BÁSICO. (SI AVANZA de nuevo). (MODE) a SWASH AFR
	Ajustar el recorrido de PITC a -23 %	(MODE) a PITC, a -23%, (MODE)
	Cerca	(END) (END)

5.3 FUNCIONES DEL MENÚ AVANZADO ESPECÍFICAS DE HELI

5.3.1 THR-CURVE y PIT-CURVE:

Estas curvas de 7 puntos se utilizan para hacer coincidir mejor el paso colectivo de la hoja con las RPM del motor para una carga constante en el motor. Las curvas se pueden ajustar por separado para normal, ralentí ascendente 1, ralentí ascendente 2 y ralentí ascendente 3. Además, hay disponible una curva de paso colectivo separada para mantener el acelerador. Las curvas de muestra se muestran en los tipos de configuración apropiados (por ejemplo, condiciones de vuelo normales) para mayor claridad.

Valores predeterminados sugeridos:

- Normal: curva de paso colectivo que da como resultado que los puntos 1, 4 y 7 proporcionen un paso de 0,4, +5, (+8 a +10)* grados. Un ajuste de curva de aceleración de 0, 25, 36, 50, 62,5, 75, 100 %.
- Idle-ups 1 y 2: Los Idle-ups 1 y 2 suelen ser los mismos, excepto por la configuración del giroscopio, uno de los cuales es de retención de rumbo/AVCS y el otro de modo normal. La curva de tono probablemente será similar a la curva normal de arriba.
- Idle-up 3: curvas de paso colectivo que dan como resultado los puntos 1, 4 y 7 proporcionando (.8 a .10), 0, (+8 a +10) grados. Una curva de aceleración de 100, 75, 62,5, 50, 62,5, 75, 100 proporciona aceleración máxima para maniobras invertidas.
- Curva de cabecero de retención del acelerador: Comience con la curva de cabecero normal (para autos invertidos, comience desde la curva de 3 cabeceros al ralentí), pero aumente el último punto aproximadamente 1-2°, si está disponible, para asegurar suficiente cabecero en el aterrizaje.

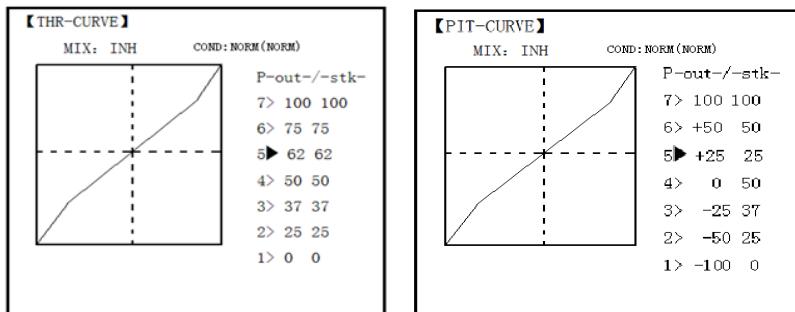
Esta recomendación predeterminada asume que está haciendo un vuelo hacia adelante. Si recién está aprendiendo, siga las instrucciones de su instructor. A algunos instructores les gusta un punto base de +1 para el entrenamiento, de modo que el helicóptero descienda muy lentamente, incluso si sus instintos tiran del acelerador/palanca colectiva hasta el fondo a toda prisa.

AJUSTABILIDAD:

- Las curvas de condiciones normales se pueden editar en el menú BÁSICO para mayor comodidad.
- Todas las curvas se pueden ajustar en el menú ADVANCE.
- Seleccionado automáticamente con la condición adecuada.
- Las curvas de ralentí están programadas para mantener RPM constantes incluso cuando el paso colectivo se reduce durante el vuelo (incluso invertido).
- Para cambiar la curva de la condición que se está editando, mueva el cursor hasta <COND> y cambie el nombre de la curva.
- Para mayor claridad, el nombre de la condición actualmente activa (encendida en la radio) se muestra entre paréntesis detrás del nombre de la condición cuya curva se está editando. (Ejemplo: vea las pantallas de curvas a continuación. Tenga en cuenta que la condición normal está activa pero las curvas de la condición de ralentí 1 están actualmente activas).

siendo editado.

- Mover y eliminar el punto de la curva: El punto de la curva (-stk-) se puede mover hacia la izquierda o hacia la derecha girando el DIAL (hasta un 2 % por delante del punto contiguo) y se puede eliminar/devolver presionando el DIAL por una vez. segundo alternativamente.
- Las curvas de paso de ralentí y retención del acelerador se pueden editar incluso antes de que las condiciones se hayan activado. La activación de sus curvas de aceleración activa estas condiciones.



5.3.2 MEZCLA REVO:

Esta combinación de curvas de 5 puntos agrega una entrada de timón opuesto para contrarrestar los cambios en el par cuando se cambia la velocidad y el paso colectivo de las palas.

AJUSTABILIDAD:

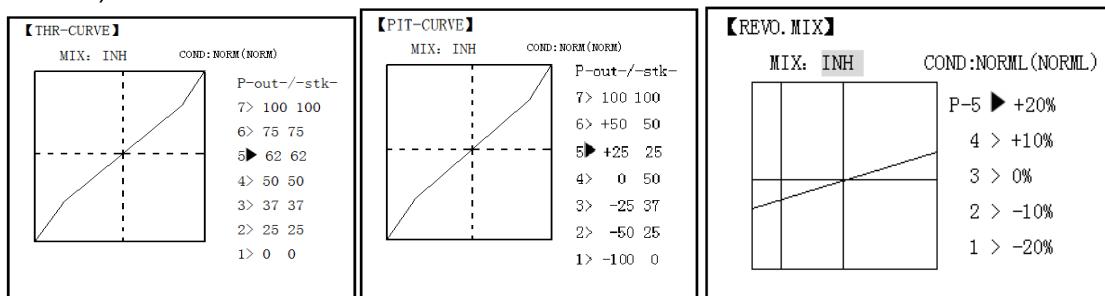
- Tres curvas separadas disponibles: normal para flotar; ralentí-ups 1 y 2 combinados; e inactivo-3.
- Las curvas de condiciones normales se pueden editar en el menú BÁSICO para mayor comodidad.
- Todas las curvas se pueden ajustar en el menú ADVANCE.
- La combinación correcta se selecciona automáticamente en vuelo con cada condición y se activa automáticamente cuando la configuración del acelerador para esa condición se activa en la programación (es decir, THROTTLE HOLD o THR-CURVE).
- Para cambiar la curva de la condición que se está editando, coloque el cursor sobre el PUNTO5 y seleccione. Para mayor claridad, el nombre de la condición actualmente activa (encendida en la radio) se muestra entre paréntesis detrás del nombre de la condición cuya curva se está editando.

Revo. Las tasas de mezcla son curvas de 5 puntos. Para un rotor que gira en el sentido de las agujas del reloj, el timón se mezcla en el sentido de las agujas del reloj cuando se aumenta el paso colectivo; para girar en sentido contrario a las agujas del reloj, lo contrario. Cambie la configuración de la dirección de operación cambiando los signos de los números en la curva de más (+) a menos (-) y viceversa.

Valores predeterminados sugeridos:

Rotación en el sentido de las agujas del reloj: -20, -10, 0, +10, +20 % de aceleración baja a alta. Rotación en sentido contrario a las agujas del reloj: +20, +10, 0, -10, -20% de aceleración baja a alta. Ajuste a los valores reales que funcionan mejor para su modelo.

Revo. Las curvas para ralentí suelen tener forma de V para proporcionar una entrada de timón adecuada con paso negativo y mayor aceleración durante el vuelo invertido. (Se necesita timón para contrarrestar la reacción siempre que haya un mayor par. En vuelo invertido, la palanca del acelerador por debajo de la mitad tiene mayor aceleración. y cabeceo negativo, por lo tanto, aumenta el par y gira el helicóptero a menos que la mezcla también aumente adecuadamente.)



- ➔ Nota: Las curvas de aceleración y cabeceo para la condición normal siempre están activadas. No se pueden inhibir. Las otras cuatro condiciones se activan con sus curvas de aceleración o retención del acelerador.
- THR-CURV/NOR: ingresa la curva de aceleración normal (NORM), que generalmente no es una respuesta lineal

al movimiento de la PALANCA DEL ACELERADOR. El ajuste del punto 4 de la curva ajusta las RPM del motor en el punto medio de la PALANCA DEL ACELERADOR, la posición deseada para el vuelo estacionario. Luego, los otros 6 puntos se ajustan para crear el ralentí deseado y la velocidad máxima del motor, y una transición suave en el medio.

- PIT-CURV/NOR: ingresa la curva de paso colectivo normal (NORM), la curva de paso colectivo para vuelo cercano al vuelo estacionario. La curva de paso colectivo normal se ajusta para que coincida con la curva de aceleración, proporcionando el mejor rendimiento vertical a una velocidad constante del motor, con una curva inicial de 4 base, +5 neutral y +8 a +10 grados de paso máximo de pala. Puede programar la respuesta sobre una curva de 7 puntos para obtener el mejor ángulo de cabeceo colectivo en relación con el movimiento de la PALANCA DEL ACELERADOR.
- REVO./NORM: mezcla los comandos de paso colectivo al timón (una mezcla PITCH-RUDDER) para suprimir el par generado por los cambios en el ángulo de paso colectivo del rotor principal, evitando que el modelo gire cuando se aplica el acelerador.

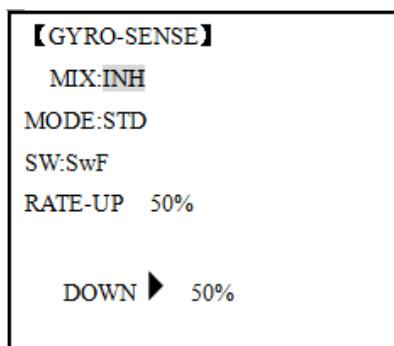
→ Nota: Hay tres mezclas revo disponibles: normal (NORM), ralentí 1/2 (IDL1/2) y ralentí 3 (IDL3). Los 3 son ajustables en el menú ADVANCE. Nunca utilice la mezcla revo junto con giroscopios de retención de rumbo/AVCS. Para obtener detalles sobre revo, incluidos los puntos predeterminados para rotores giratorios en sentido horario y antihorario.

Objetivos	Pasos	Entradas
Configuración de la condición de vuelo no rma / Acelerador/curvas de paso colectivo y Revo. <i>Punto base:</i> Ajuste el punto base de la curva de aceleración hasta que el motor funcione al ralentí de forma fiable sobre el suelo. Ajuste el punto base de la curva de paso colectivo para lograr -4 grados de paso de pala. Acelere hasta que el modelo quede 'ligero' sobre sus patines. Ajuste el punto base de REVO. hasta que el modelo no gire la nariz en absoluto.	Abre el THR-CURVE, Ajustar el primer punto.(5%) Abra el PIT-CURVE, Ajustar el primero punto.(8%) Abra el REVO.MIX Ajustar el primero punto.(4%)	(MODE durante 1 s a BÁSICO. (Si AVANZA (MODE de nuevo). (a THR-CURVA (, (al punto 1 (, (a 5%, (END) (a PIT-CURVA (, (al punto 1 (, (a 8%, (END) (a REVO.MIX (, (MEZCLAR (, (a SOBRE(al punto 1 (, (para 4%, (END).
<i>Punto de desplazamiento:</i> Ajustar curva de paso colectivo a +5 grados. Facilite heli en ahover. Aterrizar/apagar el motor. Ajuste las curvas de aceleración y el trimado del timón. Repita hasta que el modelo flote suavemente a media aceleración. Aplique rápidamente el acelerador de 1/4 a 1/2 stick. Ajustar REVO. puntos 2 y 3 hasta que el modelo no gire el morro hacia arriba con el acelerador solicitud.	Ajustar THR-CURV/NOR Ajustar PIT-CURV/NOR Ajustar REVO.MIX	Repita arriba según sea necesario Repita arriba según sea necesario Repita arriba según sea necesario
<i>Punto álgido:</i> Ajustar curva de paso colectivo de +8 a +10 grados. Desde el vuelo estacionario, acelera rápidamente. Si el motor se atasca, aumente la curva de aceleración. Si el motor	Ajustar THR-CURV/NOR Ajustar PIT-CURV/NOR	Repita arriba según sea necesario Repita arriba según sea necesario

con exceso de revoluciones, aumente la curva de paso colectivo en los puntos 6 o 7. Acelere al máximo mientras se mantiene estacionario, luego descienda de nuevo a estacionario. Ajuste REVO. hasta que el morro no cambie de rumbo.	Ajustar REVO.MIX	Repita arriba según sea necesario
---	------------------	-----------------------------------

5.3.3 SENSIBILIDAD GIROSCÓPICA

Acerca de GYRO SENSE, consulte 3.3.12, siguiendo los pasos:



Objetivos	Pasos	Entradas
Configurar encabezado-mantenga / giroscopio AVCS con retención de rumbo/AVC ajuste S en ociosas 1 y 2 y modo normal configuración en inactivo-up3 y normal.	Abra y active la función GYRO SENSE.	(MODE) durante 1 s a BÁSICO. (Si AVANZA de nuevo). a GYRO-SENTIDO
	Activa la función.	(MEZCLAR), actuar.
	Opcional: Cambie los tipos de giroscopio a Head-hold (GY).	(GY)
	Opcional: cambia la asignación del interruptor. Ej: seleccionarCond..	(al SO), a cond
	Ajuste las velocidades del giroscopio según sea necesario. (Ej: NORM, IDL3 a NOR 50 %. IDL1 y 2 a AVC 50 % como puntos de partida).	(NORMA), a NOR 50% (IDL1), a AVC 50% Repetir.
	Cerca	(END) (END)

5.3.4 MANTENIMIENTO DEL ACELERADOR

Esta función mantiene el motor en la posición de ralentí y lo desconecta de la PALANCA DEL ACELERADOR cuando se mueve el INTERRUPTOR AT10II. Se usa comúnmente para practicar la autorrotación. Antes de configurar THR-HOLD, enganche el varillaje del acelerador para que el carburador se abra por completo con el acelerador alto, luego use la compensación digital para ajustar la posición de ralentí del motor. Para que THR-HOLD se mantenga en ralentí, mueva la PALANCA DEL ACELERADOR a la posición de ralentí, luego encienda y apague el INTERRUPTOR de retención y siga cambiando el valor de compensación hasta que el servo no se mueva. Para reducir la velocidad de ralentí del motor, o si desea apagarlo, ingrese un número más negativo.

AJUSTABILIDAD:

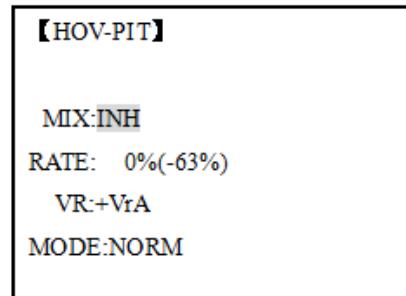
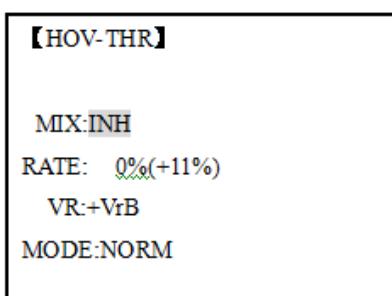
- Posición de ralentí: Rango de -50% a +50% centrado en la posición de ralentí del acelerador para obtener las RPM del motor deseadas.

- Asignación de interruptor: Asignado a SWITCH E(AT10) o G (AT10) hacia abajo. Ajustable en CONDICIÓN (elemento THR-HOLD), (solo interruptor de tipo de 2 posiciones)
- Curva del acelerador: dado que el acelerador se mueve a una sola posición preestablecida, no hay curva disponible para THR-HOLD.
- Curva de paso colectivo: la curva independiente, normalmente ajustada para crear un rango de paso de pala de -4 % a +10 % a +12 %, se activa automáticamente con THRHOLD.
- Revó. mezcla: Desde revo. la mezcla se ajusta al torque del motor, sin revo. mix está disponible para THR-HOLD.
- Prioridad: la función de retención del acelerador tiene prioridad sobre el ralentí. Asegúrese de que los INTERRUPTORES de retención del acelerador y de ralentí estén en las posiciones deseadas antes de intentar arrancar el motor. (Recomendamos arrancar el motor con el acelerador sostenido por razones de seguridad).
- Gyro: la programación de Gyro incluye una opción para tener una configuración de giroscopio separada para cada condición, incluido THR-HOLD. Esto evita el problema potencial de que el usuario esté en la configuración incorrecta del giroscopio cuando va a THR-HOLD, lo que resulta en una compensación incorrecta del timón y el modelo gira.

Objetivos	Pasos	Entradas
Set aguantar el acelerador. Determine la posición deseada del acelerador al ralentí del motor, gire en THR-HOLD y ajuste el porcentaje según sea necesario para alcanzar el punto de funcionamiento deseado.	Abrir THR-HOLD función.	(MODE durante 1 s a BÁSICO. Si AVANZA nuevamente) a THR-HOLD
	Activa la función.	MEZCLAR , desactivado
	Establecer el motor deseado posición.	a POSI , al porcentaje deseado
	Cerca	END END

5.3.5 AJUSTES DE HOVERING (HOV-THR y HOV-PIT):

Hovering throttle y hovering pitch son ajustes precisos para las curvas de aceleración y paso colectivo individualmente, que afectan el rendimiento solo alrededor del punto central y solo en condiciones normales. Permiten ajustar las curvas durante el vuelo para una configuración ideal.



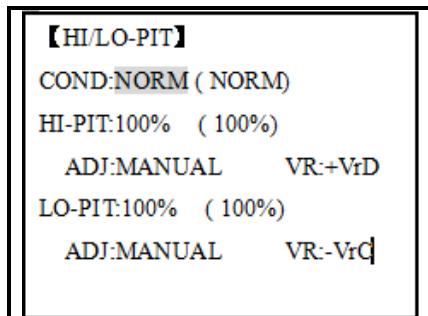
AJUSTABILIDAD:

- Los cambios de velocidad del rotor causados por la temperatura, la humedad, la altitud u otros cambios en las condiciones de vuelo se adaptan fácilmente.
- Ambos ajustes pueden inhibirse si no se desea.
- Ambos ajustes también se pueden establecer en NULL, apagando temporalmente la perilla pero manteniendo la última configuración memorizada.
- Los ajustes se pueden memorizar y luego las perillas regresan al punto central para usar esa cantidad de ajuste, lo que permite un fácil uso de las perillas de recorte para múltiples modelos. (Tenga en cuenta que cuando se repite la memorización con la perilla desplazada desde el centro, el valor de ajuste se acumula).
- Los ajustes se restablecen rápidamente al valor inicial girando la perilla hasta que el ajuste sea 0%, memorizando y luego regresando la perilla a su posición central.
- Tenga en cuenta que todas las funciones, incluidas estas, suponen que el modelo flota a media palanca.
- Disponible en condiciones normales (NORM) o normales/ralentí arriba1 (NORM/IDL1) únicamente.

Objetivos	Pasos	Entradas
Afine el vuelo estacionario con los ajustes de vuelo estacionario. Recuerde que estos afectan solo a la condición de flotación (normal). Ajuste las curvas de aceleración y paso colectivo hasta que el modelo flote bien. En Vuelo, ajuste de paso colectivo y acelerador. curvas cerca del punto de desplazamiento independientemente con las perillas HOV-THR y HOV-PIT. Guarde la nueva configuración después del vuelo.	Abra la función HOV-THR	(MODE) al BÁSICO. (MODE) de nuevo a AVANCE, (a) a HOV-THR. (a)
	Opcional: cambiar cuál <i>la perilla ajusta la curva de desplazamiento de búsqueda. NULO se bloquea en la curva en la última posición almacenada.</i>	(a) a la realidad virtual (a), (a) al deseado pomo y dirección (a)
	Cerca	(END)
	Abra la función HOV-PIT.	(a) a HOV-PIT. (a) Repetir.
	Cerca	(END) (END)

5.3.6 TONO ALTO/BAJO (HI/LO-PIT):

Esta función se puede usar para ajustar las curvas de lado alto y bajo individualmente para cada condición de vuelo (normal, ralentí 1, ralentí 2, ralentí 3, acelerador sostenido).



AJUSTABILIDAD:

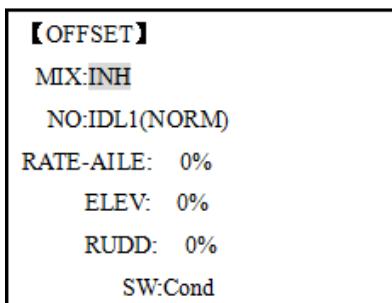
- Puede definir perillas de ajuste de velocidad de lado alto y bajo (el control de ajuste de paso de lado alto se define como la palanca del lado derecho en la configuración inicial).
- Las condiciones se activan en la función SELECCIÓN DE CONDICIÓN.
- Ambos ajustes pueden establecerse en MANUAL, apagando temporalmente la perilla.
- Los ajustes se pueden memorizar y luego regresar las perillas al punto central para usar esa cantidad de ajuste, lo que permite un fácil uso de las perillas de recorte para múltiples modelos.

Objetivos	Pasos	Entradas
Establezca una curva de tono alto en la condición de ralentí.	Abra el HI/LO-PIT	(MODE) al menú BÁSICO, (MODE) de nuevo al menú AVANZADO. (a) a HI/LO-PIT. (a)
	Seleccione la condición de ralentí 1	(a) a COND (a), a IDL1 (a)
	Establecer la tasa (Ej: 80%)	(a) a HI-PIT (a), a 80% (a)
	Opcional: Cambie qué perilla ajusta la curva de tono alto.	(a) a la realidad virtual (a), a la perilla y dirección deseadas.
	Cerca	(END) (END)

5.3.7 DESPLAZAMIENTO

Embellecedores separados opcionales además de los de la condición normal. Esta función se utiliza para cambiar automáticamente el trimado de un helicóptero, por ejemplo, cuando se pasa de vuelo estacionario a vuelo a alta velocidad. Un helicóptero con rotor de rotación en el sentido de las agujas del reloj tiende a desviarse hacia la derecha a alta velocidad, por lo que se puede aplicar un desplazamiento de ailerones para desplazar el helicóptero hacia la izquierda.

El desplazamiento del elevador necesario varía con la geometría del modelo, por lo que debe determinarse observando los cambios de paso colectivo a alta velocidad. El desplazamiento del timón se ve afectado por ambos revo. movimiento de la palanca de mezcla y ajuste mientras está en la función de compensación.

**AJUSTABILIDAD:**

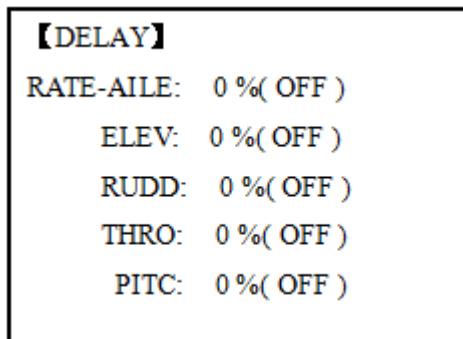
- Capacidad completa de asignación de interruptores, además de una opción de CONDICIÓN que crea/cambia entre ajustes individuales para cada una de las inactividades.
- Cuando OFFSET está activo (su interruptor está encendido), al mover las PALANCAS DE TRIM se ajusta el offset almacenado, no los trims en condiciones normales.
- Cuando OFFSET está inactivo (su interruptor está apagado), el OFFSET y cualquier ajuste de compensación no tienen efecto (el modelo obedece a la configuración de compensación de la condición de vuelo actualmente activa).
- Cuando se inhibe el OFFSET, los ajustes de compensación realizados en cualquier condición de vuelo afectan a todas las condiciones de vuelo.
- Los saltos rápidos causados por grandes desfases se pueden ralentizar utilizando la función DELAY.
- Durante la operación de DESPLAZAMIENTO, los recorridos del ailerón, el elevador y el timón se muestran en cada pantalla de compensación en la pantalla de inicio.

Nota: Recuerde, las compensaciones y las mezclas revo no se recomiendan cuando se utiliza retención de rumbo/AVCS giroscopios porque entran en conflicto con las correcciones automáticas de ajuste y par que proporciona AVCS.

Objetivos	Pasos	Entradas
Configurar por separado ajustes para cada uno de los tres ralentí condiciones Ajustar el ralentí 2 compensadores de timón para corregir el par a altas velocidades.	Abra la función DESPLAZAMIENTO.	(MODE) al menú BÁSICO, (MODE) de nuevo para AVANZAR menú para compensar.
	Activa la función.	MEZCLAR , a ENCENDIDO.
	Cambie la configuración del interruptor a Cond.	al SO , a Cond,
	Seleccione IDL2.	a NO. , a IDL2,
	Ajuste la configuración de recorte según sea necesario. (Ej: timón a +8%).	a RUDD , a +8%,
	Cierra los menús y confirma las transiciones lentas.	 E (AT10II) de NORMAL a IDL2. Comprobar los cambios de trimado del timón.

5.3.8 RETRASO:

La función Delay proporciona una transición suave entre las posiciones de recorte cada vez que OFFSET, Las funciones REVO, MIXING o THROTTLE HOLD se activan y desactivan.



AJUSTABILIDAD:

- Hay disponibles tiempos de retardo separados para alerón, elevador, timón, acelerador y cabecero.
- Con un ajuste de retardo del 50%, el servo tarda aproximadamente medio segundo en moverse a su nueva posición, bastante tiempo.
- En general, los retrasos de aproximadamente 10-15% son suficientes.

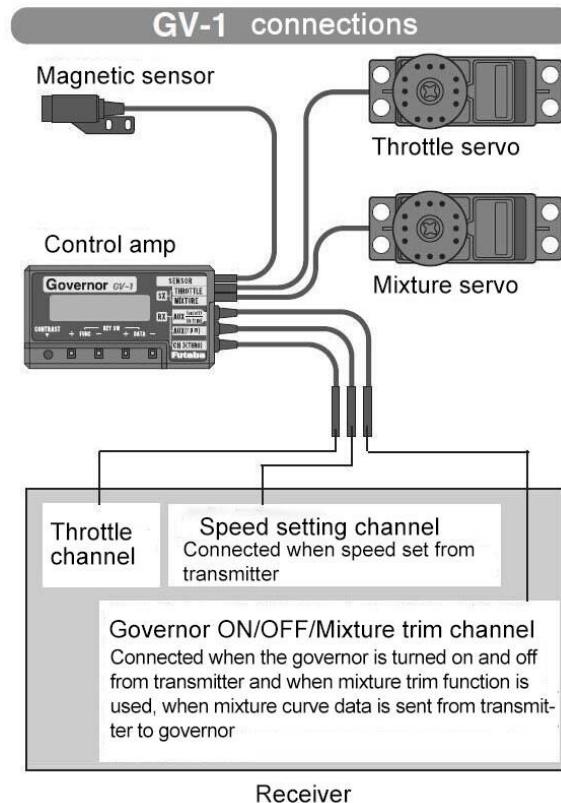
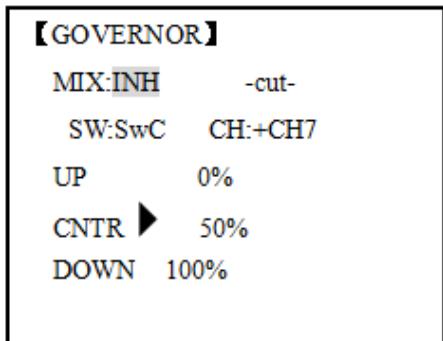
Objetivos	Pasos	Entradas
Configure un retraso en todos los canales para facilitar la transición de una condición de vuelo a otra para que no haya problemas. saltá'.	Abra la función DEMORA.	(MODE) al menú BÁSICO, (MODE) de nuevo para AVANZAR retrasar
	Ajuste la respuesta de AILE según sea necesario. (Ej: alerón a +8%).	a TARIFA-AILE , a 8%,
	Repita para otros canales.	a ELEV. Repita los pasos anteriores.
	Cierra los menús y confirma las transiciones lentas.	(END) (END) E(AT10II) de NORMAL a IDL2.Compruebe que los servos se mueven gradualmente a nuevas posiciones.

5.3.9 GOBERNAORES:

La función de mezcla del gobernador se utiliza para ajustar la configuración de velocidad del gobernador (rS1, rS2, rS3) desde el transmisor.

¿Qué es un gobernador? Un gobernador se compone de un conjunto de sensores que leen las RPM de la cabeza del helicóptero y una unidad de control que ajusta automáticamente la configuración del acelerador para mantener una velocidad de cabeza constante independientemente de los cambios en el paso de las palas, las condiciones climáticas, etc. Los gobernadores son extremadamente popular en helicópteros de competición debido a la consistencia proporcionada.

¿Cómo ayuda en la configuración del helicóptero? El regulador elimina la necesidad de dedicar mucho tiempo a configurar las curvas de aceleración, ya que ajusta automáticamente las RPM del motor para mantener la velocidad deseada.



AJUSTABILIDAD:

- El encendido/apagado puede estar separado del cambio de velocidad al conectar/apagar el gobernador en CH8 y cambiar la configuración de CUT-CH.
- Si se usa el encendido/apagado por separado, la asignación de interruptores es totalmente ajustable. Tenga cuidado de no asignar el gobernador a un interruptor de condición si desea que el gobernador funcione en esa condición.
- El cambio de velocidad y el encendido/apagado del regulador pueden estar juntos usando un interruptor o el encendido/apagado puede realizarse usando un interruptor/canal independiente.
- Cuando el control de ajuste de velocidad usa CH7 y no se usa el interruptor ON/OFF separado, CH8 puede usarse para otras funciones.
- El ajuste en vuelo de la velocidad del cabezal (para facilitar el ajuste durante el giro) se puede crear usando un canal adicional y una mezcla programable.

El GV-1 controla el acelerador cuando está activo, por lo que el acelerador no obedecerá ninguna configuración de seguridad preestablecida para el acelerador en el transmisor. Establezca siempre la configuración Failsafe para el canal de activación/desactivación del GV-1 en APAGADO. De esta manera, el gobernador se apaga y el acelerador obedece los comandos del acelerador Failsafe.

Objetivos	Pasos	Entradas
Configure un gobernador para usar ambos canales en el receptor y cambie entre el	Abrir y activar el GOBERNADOR Función.	al menú BÁSICO, de nuevo a AVANCE al GOBERNADOR

configuración del gobernador automáticamente al cambiar las condiciones. Considere establecer la configuración de seguridad de la batería y otras funciones útiles en el propio gobernador.	Activa la función.	MEZCLAR , actuar.
	<i>Opcional: cambie el canal de corte al canal 8 y asigne el interruptor y la dirección para encendido/apagado (canal 8).</i>	para -cortar- CH: , a+CH8, para -cortar-SW , al SW deseado
	<i>Opcional: cambia la asignación del interruptor para seleccionar la configuración del regulador. Ej : se lect t sw itch que selecciona las condiciones.</i>	al SO , a Cond,
	Ajustar la velocidad del gobernador Ajustes por posición o condición del interruptor según sea necesario. (Ej: los valores predeterminados están bien). Permite la velocidad de la cabeza ajuste desde el transmisor.	a cada posición Cond o como necesaria. a la siguiente condición, repetir .

5.3.10 Mezcla del acelerador (THROTTLE MIX):

[THRO-MIX]	MIX:INH	
AII → TH	ELE → TH	RUD → TH
→ NORM: 0%	0%	0%
IDL1: 0%	0%	0%
IDL2: 0%	0%	0%
IDL3: 0%	0%	0%

Esta función se puede configurar para cada condición de vuelo y se utiliza para corregir la tendencia del modelo a cambiar de altitud cuando el rotor se inclina mediante los controles de alerones, profundidad y timón. **AJUSTABILIDAD:**

- La mezcla se puede configurar de 0 a 100% en cada condición de vuelo.

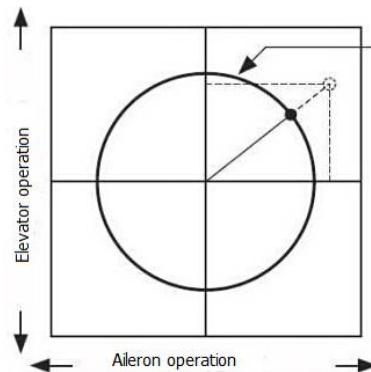
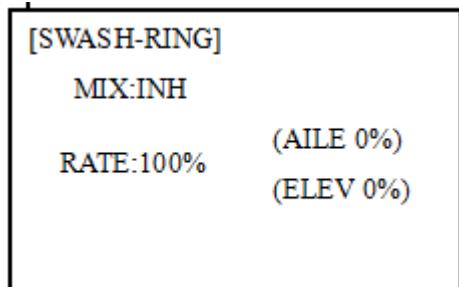
Objetivos	Pasos	Entradas
Corregir la tendencia del modelo a cambiar de altitud.	Abra la función THROMIX.	(MODE) al menú BÁSICO, (MODE) de nuevo para AVANZAR  a THRO-MIX 
	Activa la función.	   
	Ajustar la tarifa.	 a IDL1 (AIL→TH)  , al 10%, 
	Repita según sea necesario.	
	Cerca	 

5.3.11 ANILLO OSCILANTE

Esta función es para limitar el movimiento del plato oscilante para evitar daños al SWASH ROB durante la operación del alerón y ELEVATOR. Se ve afectado en vuelo 3D. El movimiento de AILERON y ELEV está limitado en el círculo.

AJUSTABILIDAD:

- Inicial: 100%
- rango de ajuste: 0-200%



Objetivos	Pasos	Entradas
Para evitar dañar el varillaje oscilante por el funcionamiento simultáneo de los alerones y los elevadores, establezca el punto límite donde se detiene el tiro oscilante.	ABIERTO SWASH-RING función.	(MODE) al menú BÁSICO, (MODE) de nuevo a AVANCE al SWASH-RING
Ajuste la velocidad a la máxima inclinación oscilante mediante la operación simultánea de los alerones y los elevadores.	Activa la función.	
	Ajustar la tasa Ej: 90%	
	Cerca	(END) (END)

5.3.12 AGUJA DEL ACELERADOR (ver MENÚ ACRO 3.3.15)

5.3.13 MEZCLA PROG (ver MENÚ ACRO 3.3.1)

5.3.14 CONDICIÓN

Revo., las curvas para ralentí arriba a menudo tienen forma de V para proporcionar una entrada de timón adecuada con paso negativo y mayor aceleración durante el vuelo invertido. (Se necesita timón para contrarrestar la reacción cada vez que aumenta el par motor. En vuelo invertido, la palanca del acelerador por debajo de la mitad ha aumentado el acelerador y el paso negativo, por lo tanto, aumenta el par y gira el helicóptero a menos que la combinación de giros también aumente adecuadamente).

Hay condiciones de vuelo adicionales disponibles específicamente para helicópteros. Estas condiciones de vuelo adicionales contienen diferentes curvas de aceleración, curvas de paso colectivo, revo. mezcla y ajustes (excepto IDLE-3) para que el helicóptero realice ciertas maniobras más fácilmente. Por último, las funciones de velocidad doble y giroscópica se pueden configurar para proporcionar velocidades separadas por condición seleccionada, incluida una para cada ralentí.

Se pueden usar ralentí adicionales para maximizar las características de vuelo del helicóptero en ciertos tipos de vuelo (es decir, movimiento rápido hacia adelante, hacia atrás) o maniobras (bucles, giros, giros en pérdida), o incluso la misma maniobra pero cambiando de control de rumbo/AVCS modo giroscopio al modo giroscopio normal. El AT10II proporciona 3 inactividad para permitir al modelador 3 configuraciones adicionales junto con la condición de vuelo normal. (Tenga en cuenta que IDL3 no incluye la configuración del regulador).

[CONDITION]		
	-sw-	-pos-
IDLE-UP1:INH	SwE	CENT
2:INH	SwE	DOWN
3:INH	SwF	DOWN
THR-HOLD:INH	SwG	DOWN

AJUSTABILIDAD:

- El INTERRUPTOR G (AT10II) o E (AT10II) está programado para curvas normales (NORM), ralentí ascendente 1 (IDLE-UP1) y ralentí ascendente 2 (IDLE-UP2), ajustables en CONDITION SELECT (IDLE-UP1/ 2, elementos IDLE-UP3). (IDLE-UP1/2 interruptor de tipo de 3 posiciones solamente, IDL3 interruptor de tipo de 2 posiciones solamente)
- Activado con la curva de aceleración para esa condición en THR-CURVE.
- Las curvas se ajustan para mantener RPM constantes incluso cuando el paso colectivo es negativo (invertido). Tenga en cuenta que la mezcla REVO tiene una curva para los ralentí 1 y 2 y una segunda curva solo para el ralentí 3.
- Los ajustes del giroscopio se pueden establecer por separado para cada inactividad.
- Los ajustes del gobernador se pueden configurar para seguir Normal/Idle1/Idle2, pero no ofrecen un ajuste para cada una de las 5 condiciones como giroscopio.
- Al activar la COMPENSACIÓN, las PALANCAS DE COMPENSACIÓN ajustan la compensación por separado en cada una de las condiciones de ralentí.

Parte 6. FUNCIONES MULTIROTOR

El menú MULTIROTOR es el que más difiere entre AT10II y AT10. El menú hace que sea más fácil volar multirotor. El menú de funciones básicas es el mismo que ACRO, GLID y HELI, encuentre los detalles en los capítulos anteriores.

Ahora comencemos con la configuración básica, tomemos un helicóptero cuádruple por ejemplo:

Objetivos	Pasos	Entradas
Prepara tu MULTIROTORES.	Instale todos los servos conmutados, receptores, etc. según las instrucciones de su modelo. Encienda el transmisor y luego el receptor; ajuste todos los vínculos para que las superficies estén casi centradas. Ajuste mecánicamente todos los enlaces lo más cerca posible de los tiros de control adecuados. Compruebe la dirección del servo. Tome notas ahora de lo que necesitará cambiar durante la programación.	
Seleccione el MODELO apropiado ESCRIBE. (Ej: MULTIROTOR)	Abra el menú BÁSICO y busque el TIPO DE MODELO.	Encienda el transmisor,  durante 1 seg. a BÁSICO de menú (Si ADVANCE,  nuevo)  al TIPO DE MODELO 
	Ir a TIPO	 digitar
	Elija el tipo de modelo adecuado (Ej: MULTIROTOR). Confirme el cambio.	 al MULTIROTOR,  durante 1 seg. 'Es usted seguro?' Pantallas,  para confirmar.
Nombra el modelo. Tenga en cuenta que no necesita	En el menú BÁSICO, abra MODEL SEL.	 a MODELO SEL.  a NOMBRE (el 1st el carácter del nombre del modelo está resaltado)

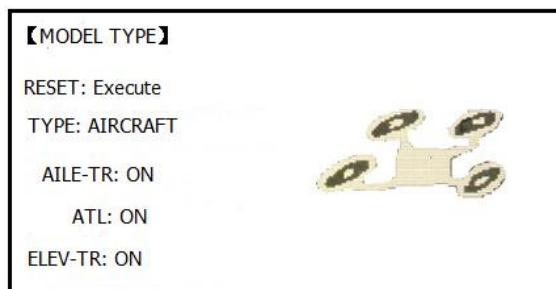
haga cualquier cosa para 'guardar' o almacenar estos datos.	Entrada MULTIROTOR nombre. Cerca	para cambiar el 1st personaje. siguiente carácter, repita según sea necesario.  mover a  al BÁSICO.
Para una operación de control adecuada, invierta los servos según sea necesario.	En el menú BÁSICO, abra REVERSA. Elija el servo deseado e invierta su dirección de viaje. (Ej: servo de timón inverso)	 retroceder  a CH4: RUDD  Repita según sea necesario.  al BÁSICO.
Ajuste los recorridos según sea necesario para que coincidan con los lanzamientos recomendados del modelo (generalmente se enumeran como índices altos)	Desde el menú BÁSICO elija PUNTO FINAL. Ajuste los puntos finales del servo. (Ej: servo del acelerador) Cerrar Volver a elegir D/R EXP.	 al PUNTO FINAL,   a CH1:AILE  a D/R,EXP 
Configure tasas dobles/triples y exponenciales (D/P, EXP) (Tenga en cuenta que en el medio del lado izquierdo de la pantalla está el nombre del canal y la posición del interruptor que está ajustando. Se pueden establecer dos o incluso TRES tasas por canal simplemente eligiendo el interruptor deseado y programando porcentajes con el interruptor en cada una de sus 2 o 3 posiciones.	Elija el deseado control, y establecer la primera (Ej: alta) tiros de tasa y exponencial. establecer el primer (Ej: bajo) tiros de tasa y exponencial. Opcional: cambie la asignación del interruptor de doble velocidad.	 a CH  a CH:2 (ELEV)  La pantalla SwA lee ELEV (ARRIBA)  para el doctor  palo de ascensor   palo de ascensor  a EXP  palo de ascensor   palo de ascensor   para el doctor  SwA hacia abajo, repita para establecer la tasa baja.  al SO  SwG,  SwG al centro posición. Repita los pasos anteriores para establecer 3rd calificar. 
Ajuste AUX-CH y perilla.	En el menú BÁSICO, abra la función AUX-CH. Elija CH5 para configurar ACTITUD Asigne el interruptor a actitud de control. Ej: SW3 es SWC,SW2 es SWB Establece la tasa en cada actitud. Ej: ATTI es 50%. Cambio CH6, use VR (D) para controlar el cambio de otros canales según sea necesario. Cerca	 a AUX-CH,   a CH5,  a SW3,  a SWC,   a SW2,  a SWB,   a ATTI   a CH6  

6.1 MENÚ BÁSICO MULTIROTOR

El menú de funciones básicas es el mismo que ACRO, GLID y HELI, encuentre los detalles en los capítulos anteriores. A continuación se muestra la opción especial:

6.1.1 TIPO DE MODELO

A diferencia de ACRO, GLID Y HELI, MODEL TYPE para MULTIROTOR tiene una función adicional TRIM, que es controlada por el interruptor VR. Establezca TRIM OFF para evitar daños por mal funcionamiento en el modelo.



Objetivos	Pasos	Entradas
Seleccione el MODELO apropiado ESCRIBE. (Ex: MULTIROTOR)	Abra el menú BÁSICO, busque TIPO DE MODELO.	Enciende el transmisor, durante 1 seg. a BÁSICO de menú (Si AVANZADO, nuevo) al TIPO DE MODELO
	Ir a TIPO DE MODELO	digitar
	Elija el tipo de modelo adecuado (Ej: MULTIROTOR). Confirme el cambio.	al MULTIROTOR, durante 1 seg. '¿Está seguro?' Pantallas, para confirmar.
	Encienda el ajuste.	a AILE-TR , a ENCENDIDO. Repita lo anterior para activar otros ajustes
	Cerca	

6.1.2 Configuración del canal AUX

El canal AUX para MULTIROTOR es el canal 6 a 10, al igual que ACRO, GLID y HELI, para configurar el canal auxiliar. CH5 es especial para ACTITUD, ingrese CH5 y presione PUSH para ACTITUD. Seleccione el interruptor de 3 y 2 secciones para obtener 6 actitudes diferentes. Por DIAL establece 6 tarifas diferentes según las actitudes.

6.2 MENÚ AVANZADO PARA MULTIROTOR

6.2.1 ACTITUD

Hay 6 modos de actitud diferentes para MULTIROTOR: NORMAL, ATTI, GPS, HOVER, F/S y AUX. Cada modo tendrá una tasa diferente para obtener una señal única. Modo NORMAL predeterminado 0 %, ATTI 50 %, GPS 100 %, HOVER 25 %, F/S 75 % y AUX 50 %.

0 % significa una señal de salida de 1 ms y 100 % significa 2 ms. Puede obtener totalmente 6 modos diferentes ajustando las tasas relacionadas.

[ATTITUDE]		
SW3:SwC	SW2:NUL	
-rate-	-posi-	-swt-
NORMAL: 0%	(UP-UP)	(OFF)
ATTI.: 50%	(CT-UP)	(ON)
GPS:100%	(DN-UP)	(OFF)
HOVER: 25%	(UP-DN)	(OFF)
F/S: 75%	(CT-DN)	(OFF)
AUX: 50%	(DN-DN)	(OFF)

Objetivos	Pasos	Entradas
Selecciona el ACTITUD de MULTIROTOR	En el menú AVANZADO encuentre la función ACTITUD.	urna en el transmisor, durante 1 seg. a BÁSICO de menú (Si AVANZADO, nuevo) Pulse MODE para ACTITUD
	Asigne el interruptor a actitud de control. Ej: SW3 es SWC, SW2 es SWB	a SW3, , a SWC, a SW2, , a SWB,
	Establece la tasa en cada actitud. Ej: ATI es 60%.	a tarifa-ATTI, , al 60%,
	Cerca	

6.2.2 CURVA DE MARIPOSA (ver ACRO 3.3.14)

6.2.3 PROG. MEZCLA (ver ACRO 3.3.1)

Tutoriales de uso del AT10II

Fijación RadioLink AT10 + R10D

<https://www.youtube.com/watch?v=rhdB6KqVsMw>

Módulo de telemetría RadioLink AT10 + PRM-01

<https://www.youtube.com/watch?v=uWSxWrYUwAg>

Actualización de firmware AT10

<https://www.youtube.com/watch?v=SU-AclRNwWY&t=47s>

RadioLink AT10 y NAZA en SBUS

<https://www.youtube.com/watch?v=nxU8RnwiTs4&t=372s>

Calibración del planificador de misiones y configuración de Radiolink AT10 Modos de vuelo

<https://www.youtube.com/watch?v=3jtOA4m1csA&t=26s>

Cardán CNC de 3 ejes con Storm32 controlado por AT10

<https://www.youtube.com/watch?v=iPna6LhoBZ8&t=19s>

RADIOENLACE AT10. CONFIGURACIÓN PARA APM 2.6. AMP 2.8

<https://www.youtube.com/watch?v=S7DdYLqSZ7E&t=12s>