

Notice d'utilisation pour modèles bi-rotor de type Lama V3 ou équivalent



Spécifications

Diamètre Rotor Principal : 340mm
 Poids : 215g
 Longueur : 360mm
 Propulsion : 2 moteurs type 180
 Kit entièrement RTF, 'Prêt à Voler'
 Emetteur 4 voies
 Contrôleur 4en1 : gyroscope, récepteur, mixer, variateur 2 moteur fonction ESC
 Servos : 2 servos 8g, 1.3Kg/cm, 0.12s/60°
 Batterie : LiPo 7,4V-800mAh

EQUIPEMENTS INCLUS



Emetteur 4voies



Alimentation 220V/AC



Chargeur LiPo 12V



4 Pâles supplémentaires



1 Batterie LiPo 7,4V

PROCEDURE DE MISE EN MARCHÉ



1- Chargez la batterie uniquement avec le chargeur fourni !



2- Placez la batterie dans son logement, vérifiez sa fixation !



3- Déployez l'antenne de la radio, mettez-la en marche, manette des gaz à 0, manche vers le bas !



4- Branchez la batterie au Lama. Un seul sens possible ! Et posez le Lama sur un sol plat



5- Laissez la platine 4en1 s'initialiser. La diode verte fixe indique que le lama est prêt à voler !

PRECISIONS

Le lamaV3 est doté d'une propulsion à double rotor contra-rotatif qui vous permettra de débiter facilement dans le monde de l'hélicoptère radiocommandé. La stabilité d'un tel modèle vous permet un apprentissage progressif et rapide des réflexes à adopter en vol. Nous vous conseillons néanmoins pour ceux qui n'ont jamais piloté un modèle volant, de munir votre lama d'un kit d'apprentissage sur boules afin de limiter la casse. (Réf. EK1-0221).

1- La charge de la batterie LiPo ne doit se faire qu'avec le chargeur fourni ou un autre chargeur spécial pour accus LiPo ! Tout usage d'un chargeur non adapté peut entraîner l'explosion ou la combustion de la batterie durant ou après la charge !

Vous pouvez brancher votre chargeur sur une batterie 12V ou une alimentation stabilisée 12V par l'intermédiaire du câble fourni muni des pinces crocodiles rouge et noire. Attention à la polarité ROUGE=+ / NOIRE=-

Vous pouvez aussi brancher votre chargeur sur le secteur 220V en utilisant l'alimentation secteur fournie et se trouvant dans la boîte en carton à l'arrière de la protection en polystyrène.

Le chargeur LiPo livré est entièrement automatique : il vérifie vos accus avant et pendant la charge et s'arrête automatiquement en fin de charge.

Une fois le chargeur alimenté (diode rouge allumée), branchez la fiche blanche de votre batterie LiPo sur la plus petite fiche blanche du chargeur. Votre chargeur et la fiche de la batterie sont munis de détrompeurs qui n'autorisent qu'un seul sens d'introduction.

Si votre batterie est déjà chargée, le chargeur ne la rechargera pas. Si elle est déchargée, la charge commence après vérification par le chargeur.

La diode verte s'allume fixe durant la charge. Lorsque votre batterie est chargée à 80-85% de sa capacité, la diode verte clignote et vous pouvez éventuellement la débrancher pour l'utiliser. Il est tout de même conseillé d'attendre l'extinction de la diode verte indiquant la pleine charge de la batterie.

2- Une fois la batterie chargée, placez-la dans le porte-batterie, sous l'hélicoptère. Vérifiez que les 4 crochets de fixation sont correctement enclenchés. Ne pas forcer sur le porte-batterie ! Prenez votre temps, soyez délicat, ne vous énervez pas ! **NE PAS BRANCHER LA BATTERIE MAINTENANT !**

3- Insérez les 8 piles fournies dans la radiocommande. Pour cela, faites glisser le capot arrière vers le bas, placez les piles en respectant les polarités, puis refermez le capot.

Les piles peuvent être remplacées par des batteries rechargeables d'une puissance assez élevée (ex. 2300mAh). Suivez les indications du fabricant pour la recharge des batteries et utilisez un chargeur adapté.

4- Déployez toujours entièrement l'antenne de la radiocommande avant de la mettre en marche ! Vous pouvez maintenant allumer votre émetteur en poussant le bouton du centre vers le haut. Les diodes doivent s'allumer (1 Rouge, 1 Jaune et 3 Vertes). Vous pouvez utiliser le modèle réduit tant qu'au moins une des diodes vertes reste allumée. Lorsque seules les diodes Rouge et Jaune sont allumées, il est temps de changer les piles de l'émetteur ou de recharger les accus.

La portée de la radiocommande est considérablement réduite et des perturbations radio peuvent se produire si vous utilisez votre émetteur dans ces conditions.

5- Placez le manche des gaz (celui avec les crans) à 0, complètement en bas. Si votre manche des gaz n'est pas à 0, une sécurité empêche la platine 4en1 de démarrer les moteurs de votre hélicoptère.

6- Branchez la fiche Rouge de la batterie LiPo à la fiche Rouge de l'hélicoptère et posez votre LamaV3 sur une surface dure, plane et de niveau. Attendez que la platine 4en1 s'initialise, sans toucher ni à l'hélicoptère, ni aux manches de la radiocommande. L'initialisation est correcte lorsque la diode Verte de la platine 4en1 devient fixe. Votre hélicoptère est prêt à voler.

DANGERS et PRECAUTIONS à PRENDRE !!!

- 1- Les modèles réduits radiocommandés ne sont pas des jouets et nécessitent la présence d'adultes dans le cadre de leur utilisation. L'âge minimum conseillé pour piloter des modèles volants est de 14 ans. Qu'il s'agisse de voiture, de bateau, d'avion ou d'hélicoptère, les modèles radiocommandés représentent un risque réel pour les personnes se trouvant dans leur zone d'utilisation, et ces risques sont encore plus importants pour les modèles volants. (risques de blessures graves occasionnées par la rotation des hélices et des pâles à haute vitesse pouvant entraîner des séquelles irréversibles comme la perte d'un œil ou d'un membre, risques de brûlures dues à une mauvaise utilisation ou charge des batteries, risques de détérioration des biens d'autrui entraînant votre responsabilité...
- 2- Si vous débutez dans le modélisme ou l'aéromodélisme, nous vous conseillons de vous entraîner sur un simulateur afin d'acquérir un minimum de réflexes et d'expérience. Vous pouvez télécharger le simulateur FMS gratuitement à l'adresse <http://www.aeromodélisme.org/simulation/fms/telecharger.html> ou un autre simulateur. Vous pouvez connecter la radiocommande de votre hélicoptère pour piloter virtuellement sur le simulateur FMS. Vous aurez besoin d'un câble de connexion USB Réf. EK2-0900A et d'adapter la configuration du logiciel et de votre PC. Vous pouvez également brancher une radiocommande USB Réf. EK2-0905A.
- 3- Il est absolument impératif et obligatoire de lire et de comprendre ces recommandations et le guide de pilotage dans son intégralité avant de vouloir faire voler votre hélicoptère pour la première fois. De même, nous vous conseillons avant chaque vol, de vérifier le bon fonctionnement de votre matériel au sol : sens des commandes, fixations des pièces mobiles comme les pâles, les connecteurs et les tringles de servo, le bon état des fiches électriques et des batteries ainsi que leur bon positionnement (centre de gravité prévu par le constructeur) et leur fixation...

GARANTIE

ESKY-TWF garantit ses produits contre tous vices de fabrication ou de mauvais assemblage pendant une durée de 1 mois à compter de la date d'achat.

Cette garantie ne couvre pas les pièces d'usure, les modifications apportées au produit d'origine, les mauvaises manipulations, les dommages dus à des chutes ou à des chocs en vol ou au sol, ni les batteries qu'elles soient Ni-Mh, Ni-Cd, Li-on, Li-Po...

Nous assurons un Service Après Vente pour le réglage, les réparations éventuelles, les conseils nécessaires au bon fonctionnement de votre modèle réduit. Vous pouvez poser toutes vos questions par mail ou par téléphone au 0 825 620 218 (0,15€/min)

Cette garantie peut être modifiée sans préavis.

BASES du PILOTAGE des HELICOPTERES RADIOCOMMANDES

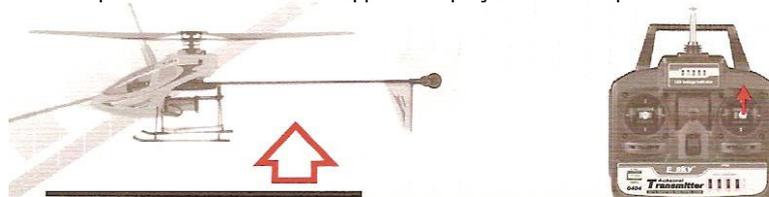
Bien que votre Hélicoptère ESKY soit un modèle dit 'RTF' (pour Ready To Fly qui veut dire Prêt à Voler), vous devez prendre le temps de lire ce mode d'emploi dans son intégralité, afin de prendre connaissance de certaines recommandations concernant l'utilisation des commandes, les méthodes de charge, les réglages de base...

LES DIFFERENTS MODE DE REGLAGE DE VOTRE RADIOCOMMANDE :

Il existe 4 modes de réglages pour votre télécommande, en fonction de vos envies et des habitudes des modélistes de votre pays ou de votre club. Aucun de ces modes n'est obligatoire, et vous pourrez en changer comme bon vous semble. La meilleure façon de trouver son mode de réglage et d'utiliser un simulateur en essayant les 4 modes, et de vous fixer sur le mode qui vous permettra d'évoluer avec le plus d'aisance. Sont uniquement détaillés ci-dessous les modes les plus utilisés, soit le mode 1 et le mode 2.

Mode 1 : GAZ à DROITE

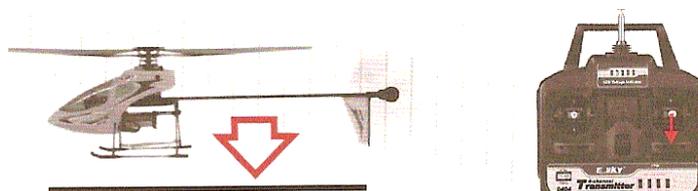
Manche des gaz en mode 1 : ce manche ne comporte pas de ressort de rappel, mais un système de crans permettant de le garder dans la position choisie. Les 3 autres manches possèdent un ressort de rappel les replaçant automatiquement au neutre après lâché.



1- Lorsque vous poussez le manche des gaz vers le haut, les moteurs se mettent en marche. Plus vous poussez le manche des gaz fort, plus les pâles tournent vite, ce qui a pour effet de faire décoller votre hélicoptère.

Conseil : poussez progressivement le manche des gaz, de façon à ressentir les réactions de votre appareil. Beaucoup de modélistes vous diront qu'il faut aller vite au décollage pour quitter rapidement la zone de turbulences (30cm de hauteur environ) provoquée par le brassage de l'air par les pâles, mais ceci est valable pour les pilotes sachant déjà décoller.

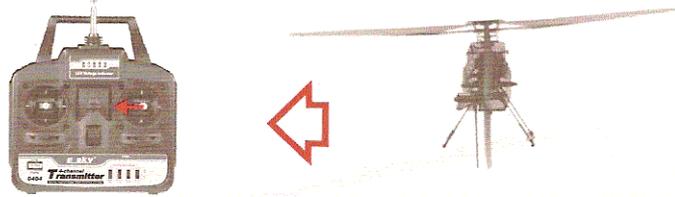
Pour les débutants, modérer les gaz, afin d'éviter la casse, surtout qu'une fois décollé, vous devez encore gérer les 3 autres voies. **ASTUCE :** si vous êtes sûr de ne pas pouvoir rattraper l'hélicoptère et que le crash est inévitable, couper les gaz juste avant de toucher sol ou murs, vous limiterez la casse des pièces du rotor et des pâles.



2- Lorsque vous repoussez le manche des gaz vers le bas, les moteurs ralentissent, la rotation des pâles également, ce qui a pour effet de laisser descendre vers le sol votre hélicoptère. Le manche des gaz, comme tous les autres est à manipuler en permanence et de façon proportionnelle pour corriger l'altitude de votre modèle réduit qui subit régulièrement l'effet de turbulences extérieures (ouverture de porte ou

de fenêtre de la pièce dans laquelle vous volez, air chaud ou froid produit par des appareils de chauffage ou de climatisation...) et l'effet de ses propres turbulences (air brassé par les pâles envoyé vers le sol et les murs avec effet de retour vers votre hélicoptère...).

Manche Translation Latérale Gauche/Droite en mode 1 :

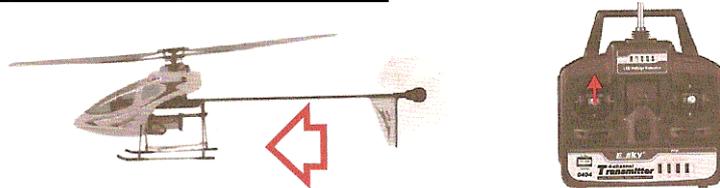


1- Lorsque vous déplacez le manche vers la gauche, le servo correspondant fait pencher le plateau cyclique et les pâles principales vers la gauche, ce qui a pour effet de déplacer le modèle réduit vers la gauche. Utilisez ces commandes toujours de façon proportionnelle et anticiper le déplacement. N'attendez pas que votre hélicoptère parte à droite toute pour le stabiliser, intervenez le plus tôt possible. Tout déport trop important vous obligera à corriger fortement en poussant le manche de façon ample et brutale et se soldera dans la plupart des cas par un crash.

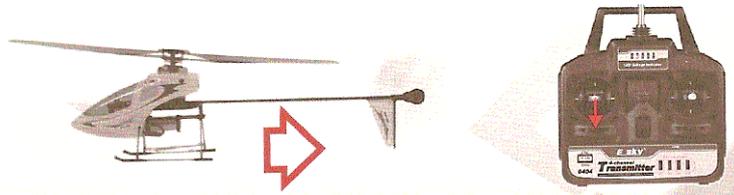


2- Lorsque vous déplacez le manche vers la droite, le servo correspondant fait pencher le plateau cyclique et les pâles principales vers la droite, ce qui a pour effet de déplacer le modèle réduit vers la droite. Utilisez ces commandes toujours de façon proportionnelle et anticiper le déplacement. N'attendez pas que votre hélicoptère parte à gauche toute pour le stabiliser, intervenez le plus tôt possible. Tout déport trop important vous obligera à corriger fortement en poussant le manche de façon ample et brutale et se soldera dans la plupart des cas par un crash.

Manche Translation Longitudinale Avant/Arrière en mode 1 :

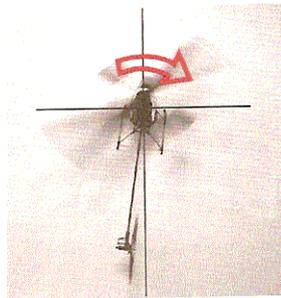


1- Lorsque vous déplacez le manche vers le haut ou l'avant, le servo correspondant fait pencher le plateau cyclique et les pâles principales vers l'avant, ce qui a pour effet de déplacer le modèle réduit vers l'avant. Utilisez ces commandes toujours de façon proportionnelle et anticiper le déplacement. N'attendez pas que votre hélicoptère parte en avant toute pour le stabiliser, intervenez le plus tôt possible. Tout déport trop important vous obligera à corriger fortement en poussant le manche de façon ample et brutale et se soldera dans la plupart des cas par un crash.

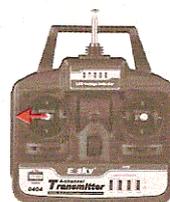
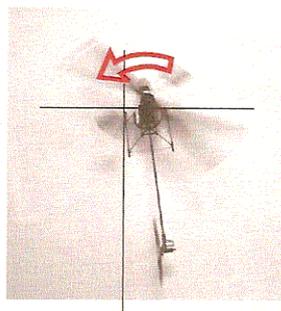


2- Lorsque vous déplacez le manche vers le bas ou l'arrière, le servo correspondant fait pencher le plateau cyclique et les pâles principales vers l'arrière, ce qui a pour effet de déplacer le modèle réduit vers l'arrière. Utilisez ces commandes toujours de façon proportionnelle et anticiper le déplacement. N'attendez pas que votre hélicoptère parte en avant toute pour le stabiliser, intervenez le plus tôt possible. Tout déport trop important vous obligera à corriger fortement en poussant le manche de façon ample et brutale et se soldera dans la plupart des cas par un crash.

Manche Anti-Couple (A/C) en mode 1 :



1- Si votre hélicoptère est bien réglé, la commande d'anti-couple est celle que vous manipulerez le moins en tant que débutant. Lorsque vous déplacez le manche vers la droite, le rotor de queue (ou les modèles à rotors contra-rotatifs sur le Lama) agira de façon à faire pivoter la tête de votre machine vers la droite. Cette commande permet lors de figure comme les cercles ou les ovales d'amorcer plus facilement les virages en plaçant l'avant de votre hélicoptère dans la bonne trajectoire.



2- Lorsque vous déplacez le manche vers la droite, le rotor de queue (ou l'un des 2 rotors contra-rotatifs sur les modèles bi-rotor) agira de façon à faire pivoter la tête de votre machine vers la droite. Cette commande permet lors de figure comme les cercles ou les ovales d'amorcer plus facilement les virages en plaçant l'avant de votre hélicoptère dans la bonne trajectoire.

Synthèse du mode 1 : Comme vous avez pu le constater, vous devrez gérer les translations latérales et longitudinales en utilisant le manche de gauche et celui de droite de façon séparée, ce qui n'est pas forcément évident. En effet, le pilotage d'un hélicoptère peut se résumer à vouloir garder une bille au centre d'un plateau de garçon de café tout en courant. Le serveur lui, porte son plateau d'une seule main et sait très bien garder l'équilibre. Imaginez que vous soyez obligé de vous servir de la main gauche pour rétablir le plateau s'il part vers l'avant ou l'arrière et de la main droite s'il part à gauche ou à droite, tout ça en même temps. Le mode de pilotage 1, bien qu'il soit le plus répandu en Europe n'est pas le plus facile pour débuter.

Mode 2 : GAZ à GAUCHE

Manche des gaz en mode 2 : ce manche ne comporte pas de ressort de rappel, mais un système de crans permettant de le garder dans la position choisie. Les 3 autres manches possèdent un ressort de rappel les replaçant automatiquement au neutre après lâché.

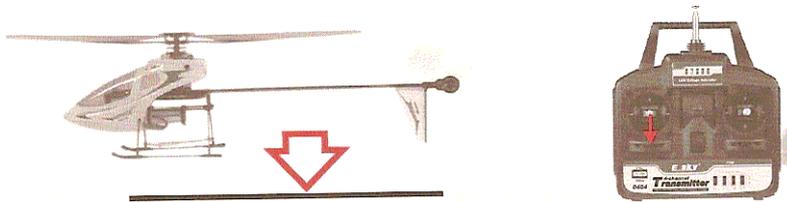


1- Lorsque vous poussez le manche des gaz vers le haut, les moteurs se mettent en marche. Plus vous poussez le manche des gaz fort, plus les pâles tournent vite, ce qui a pour effet de faire décoller votre hélicoptère.

Conseil : poussez progressivement le manche des gaz, de façon à ressentir les réactions de votre appareil. Beaucoup de modélistes vous diront qu'il faut aller vite au décollage pour quitter rapidement la zone de turbulences (30cm de hauteur environ) provoquée par le brassage de l'air par les pâles, mais ceci est valable pour les pilotes sachant déjà décoller.

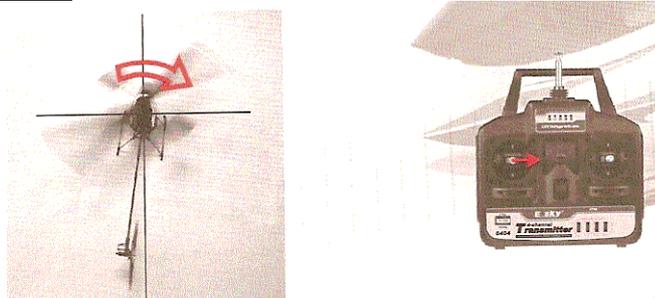
Pour les débutants, modérer les gaz, afin d'éviter la casse, surtout qu'une fois décollé, vous devez encore gérer les 3 autres voies.

ASTUCE : si vous êtes sûr de ne pas pouvoir rattraper l'hélicoptère et que le crash est inévitable, couper les gaz juste avant de toucher sol ou murs, vous limiterez la casse des pièces du rotor et des pâles.

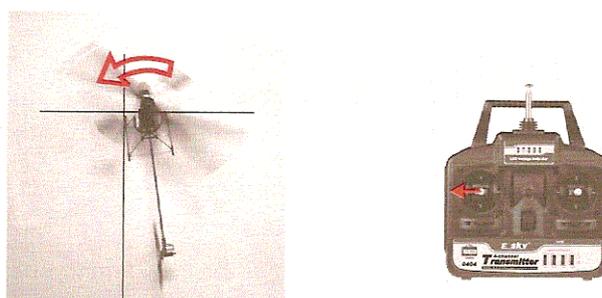


2- Lorsque vous repoussez le manche des gaz vers le bas, les moteurs ralentissent, la rotation des pâles également, ce qui a pour effet de laisser descendre vers le sol votre hélicoptère. Le manche des gaz, comme tous les autres est à manipuler en permanence et de façon proportionnelle pour corriger l'altitude de votre modèle réduit qui subit régulièrement l'effet de turbulences extérieures (ouverture de porte ou de fenêtre de la pièce dans laquelle vous volez, air chaud ou froid produit par des appareils de chauffage ou de climatisation...) et l'effet de ses propres turbulences (air brassé par les pâles envoyé vers le sol et les murs avec effet de retour vers votre hélicoptère...).

Manche Anti-Couple (A/C) en mode 2 :

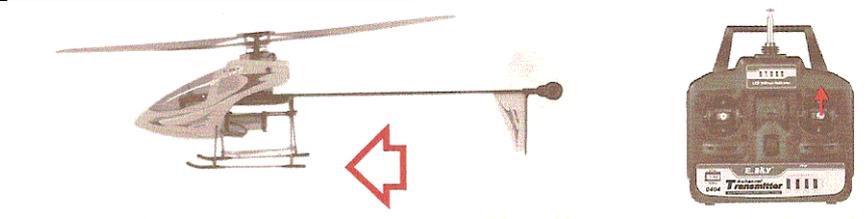


1- Si votre hélicoptère est bien réglé, la commande d'anti-couple est celle que vous manipulerez le moins en tant que débutant. Lorsque vous déplacez le manche vers la droite, le rotor de queue (ou l'un des 2 rotors contra-rotatifs sur les modèles bi-rotor) agira de façon à faire pivoter la tête de votre machine vers la droite. Cette commande permet lors de figure comme les cercles ou les ovales d'amorcer plus facilement les virages en plaçant l'avant de votre hélicoptère dans la bonne trajectoire.

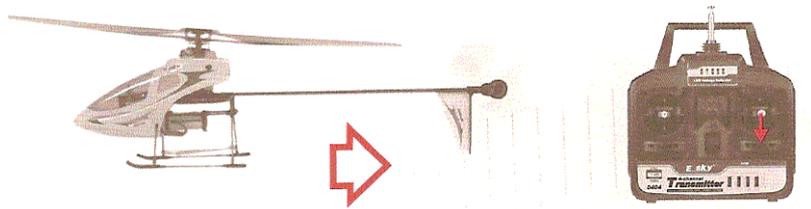


2- Lorsque vous déplacez le manche vers la droite, le rotor de queue (ou l'un des 2 rotors contra-rotatifs sur le Lama ou le Robinson22) agira de façon à faire pivoter la tête de votre machine vers la droite. Cette commande permet lors de figure comme les cercles ou les ovales d'amorcer plus facilement les virages en plaçant l'avant de votre hélicoptère dans la bonne trajectoire.

Manche Translation Longitudinale Avant/Arrière en mode 2 :

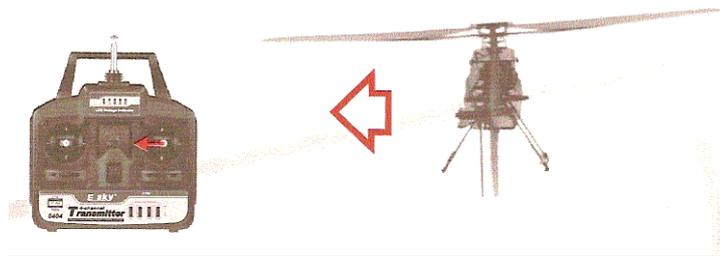


1- Lorsque vous déplacez le manche vers le haut ou l'avant, le servo correspondant fait pencher le plateau cyclique et les pâles principales vers l'avant, ce qui a pour effet de déplacer le modèle réduit vers l'avant. Utilisez ces commandes toujours de façon proportionnelle et anticiper le déplacement. N'attendez pas que votre hélicoptère parte en avant toute pour le stabiliser, intervenez le plus tôt possible. Tout déport trop important vous obligera à corriger fortement en poussant le manche de façon ample et brutale et se soldera dans la plupart des cas par un crash.

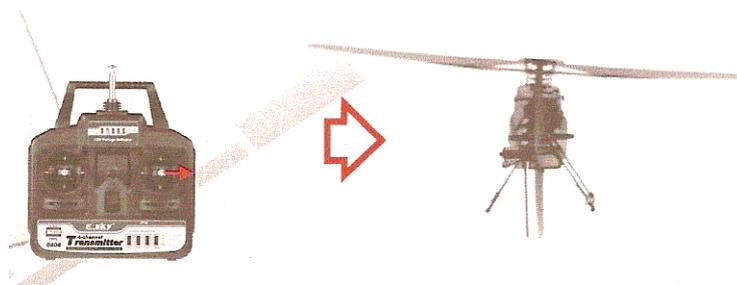


2- Lorsque vous déplacez le manche vers le bas ou l'arrière, le servo correspondant fait pencher le plateau cyclique et les pâles principales vers l'arrière, ce qui a pour effet de déplacer le modèle réduit vers l'arrière. Utilisez ces commandes toujours de façon proportionnelle et anticiper le déplacement. N'attendez pas que votre hélicoptère parte en avant toute pour le stabiliser, intervenez le plus tôt possible. Tout déport trop important vous obligera à corriger fortement en poussant le manche de façon ample et brutale et se soldera dans la plupart des cas par un crash.

Manche Translation Latérale Gauche/Droite en mode 2 :



1- Lorsque vous déplacez le manche vers la gauche, le servo correspondant fait pencher le plateau cyclique et les pâles principales vers la gauche, ce qui a pour effet de déplacer le modèle réduit vers la gauche. Utilisez ces commandes toujours de façon proportionnelle et anticiper le déplacement. N'attendez pas que votre hélicoptère parte à droite toute pour le stabiliser, intervenez le plus tôt possible. Tout déport trop important vous obligera à corriger fortement en poussant le manche de façon ample et brutale et se soldera dans la plupart des cas par un crash.



2- Lorsque vous déplacez le manche vers la droite, le servo correspondant fait pencher le plateau cyclique et les pâles principales vers la droite, ce qui a pour effet de déplacer le modèle réduit vers la droite. Utilisez ces commandes toujours de façon proportionnelle et anticiper le déplacement. N'attendez pas que votre hélicoptère parte à gauche toute pour le stabiliser, intervenez le plus tôt possible. Tout déport trop important vous obligera à corriger fortement en poussant le manche de façon ample et brutale et se soldera dans la plupart des cas par un crash.

Les modèles sont livrés en mode 1 gaz à droite

Elle est modifiable, comme toutes les radios, et vous pouvez trouver la méthode détaillée du changement de mode sur notre site.

Réglages de la platine 4en1

Ajustement de l'anti-couple et du gain du gyroscope :

Notez que ces réglages doivent se faire sous tension, après avoir connecté la batterie chargée à votre hélicoptère.

Pour bien comprendre les changements apportés au comportement de votre hélicoptère grâce aux réglages, il est préférable de le placer sur le sol, la queue dirigée vers vous.

Ces réglages doivent se faire en plusieurs étapes en ne tournant les potentiomètres que par petites touches successives, de façon à obtenir un réglage fin.

Si vous déplacez les potentiomètres jusqu'à leur butée, vous devrez reprendre les réglages à partir de leur position centrale, et toujours par petites touches successives.

1- Réglage de la proportionnalité de l'anti-couple :

Durant le vol, la rotation des pâles de l'anti-couple doit être proportionnelle à celle des pales principales.

1a- Si les pâles du rotor d'anti-couple tournent trop rapidement, la queue de votre hélicoptère aura tendance à partir vers la gauche de façon anormale. Dans ce cas, réduisez la rotation des pâles de l'anti-couple en tournant le potentiomètre nommé 'proportional' vers la gauche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, comme illustré ci-dessous.

Le but de ce réglage est que la queue de votre hélicoptère reste droite, sans avoir besoin de corriger sans cesse sur la manette d'anti-couple, et avec le trim au centre.



Réglage de la proportionnalité de l'anti-couple, si la queue de votre hélicoptère part vers la gauche.

1b- Si les pâles du rotor d'anti-couple tournent trop lentement, la queue de votre hélicoptère aura tendance à partir vers la droite de façon anormale. Dans ce cas, augmentez la rotation des pâles de l'anti-couple en tournant le potentiomètre nommé 'proportional' vers la droite dans le sens des aiguilles d'une montre, comme illustré ci-dessous.

Le but de ce réglage est que la queue de votre hélicoptère reste droite, sans avoir besoin de corriger sans cesse sur la manette d'anti-couple, et avec le trim au centre.



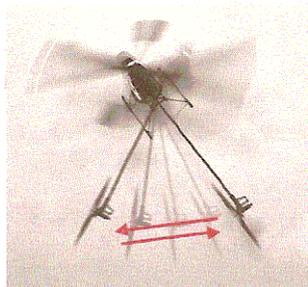
Réglage de la proportionnalité de l'anti-couple, si la queue de votre hélicoptère part vers la droite.

2- Réglage du gain du gyroscope :

2a- Durant le vol, si la queue devient parfois incontrôlable et oscille doucement de gauche à droite cela indique que le gyroscope la stabilise trop tôt. Ajustez le potentiomètre nommé 'gain' en le tournant vers la gauche, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, de façon à réduire le gain du gyroscope, comme illustré ci-dessous.



2b- Durant le vol, si la queue devient parfois incontrôlable et oscille largement de gauche à droite cela indique que le gyroscope la stabilise trop tard. Ajustez le potentiomètre nommé 'gain' en le tournant vers la droite, dans le sens des aiguilles d'une montre, de façon à augmenter le gain du gyroscope, comme illustré ci-dessous.

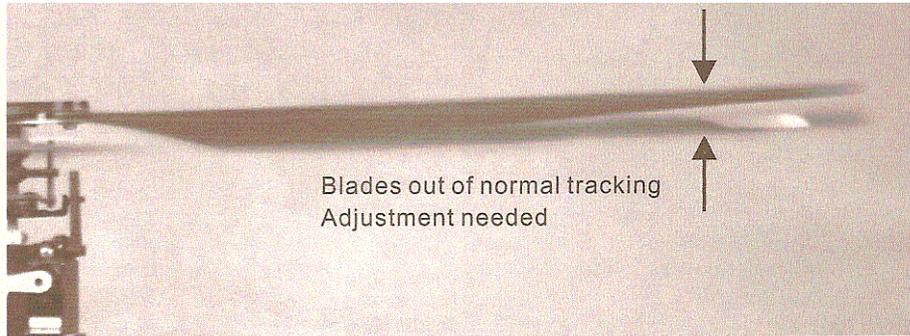


Réglages du tracking des pales

Bien que sur le LamaV3, comme sur tous les hélicoptères à pas fixe, le réglage du tracking ne soit pas obligatoire, il convient tout de même de connaître et de comprendre cette technique.

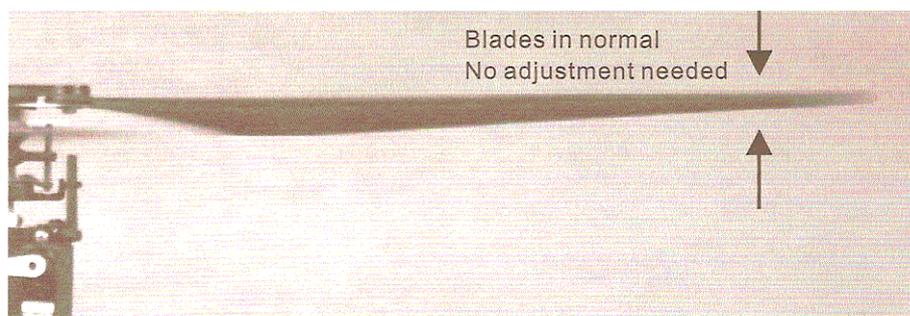
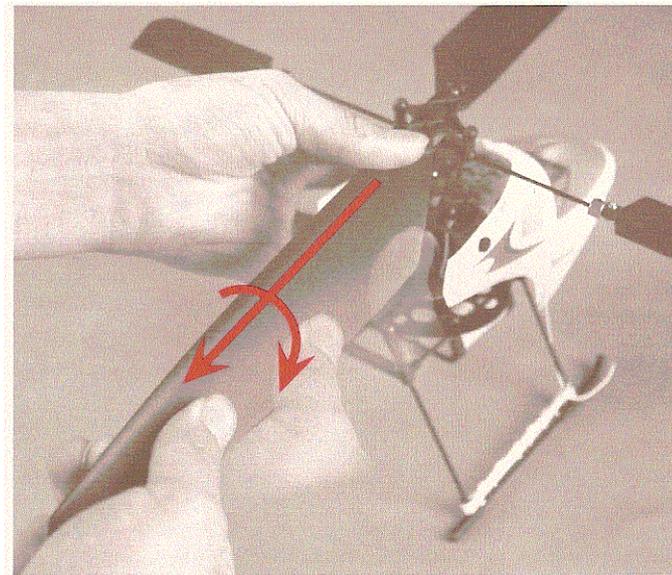
Les pales principales de votre hélicoptère doivent être symétriques et surtout elles doivent avoir la même forme. Lors de leur rotation, elles doivent passer exactement au même endroit, si vous vous placez à leur niveau pour vérifier.

Si l'une des 2 pales passe plus haut ou plus bas que l'autre, vous avez ce qu'on appelle du tracking. Ce défaut de réglage entraîne des vibrations qui peuvent vous faire perdre le contrôle de votre hélicoptère et user anormalement les pièces en rotation, et il faut le réduire au maximum.



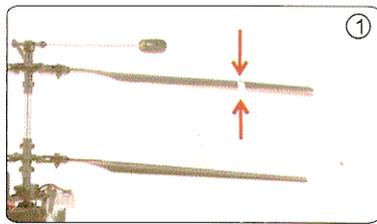
Ici, les pales ne passent pas à la même hauteur, un réglage s'impose !

Pour régler le tracking sur un hélicoptère à pas fixe comme le LamaV3 qui ne comporte pas de tringle ou de support de pale réglable, il faut essayer de redresser et d'ajuster la forme des pales à la main, comme illustré ci-dessous.

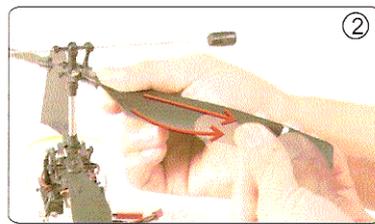


Cette fois, les pales passent au même endroit, le tracking est au neutre, le réglage est parfait !

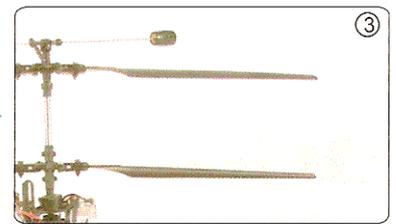
Pour le LamaV3, la méthode est strictement identique.



Vérification



Réglages et ajustement des pâles



Pâles bien réglées, tracking=0

!!! PRECAUTIONS A PRENDRE AVANT CHAQUE VOL !!!

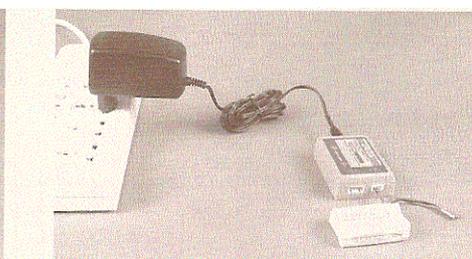
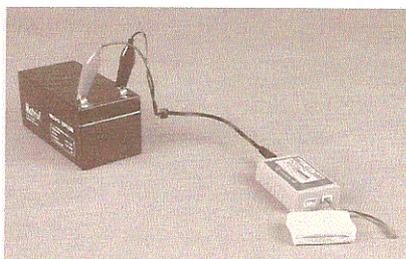
Les modèles d'hélicoptère ESKY-TWF sont munis d'un système d'auto-calibration qui empêche toute mise en route des moteurs si la manette des gaz n'est pas à 0 (complètement en bas). Néanmoins, vous êtes prié d'observer les précautions suivantes avant chaque vol.

- 1- Soyez sûr que la manette des gaz soit à 0 (entièrement vers le bas), ainsi que le trim des gaz.
- 2- Toujours allumer l'émetteur en premier, et ensuite connecter la batterie à votre hélicoptère.
- 3- Après avoir mis en marche votre radiocommande, puis votre hélicoptère, la platine 4en1 effectuera une auto-calibration. Si votre manette des gaz n'était pas à 0 lors du branchement, la diode clignotera au rouge et vous ne pourrez pas utiliser votre modèle réduit. Remplacez la manette des gaz à 0, et attendez qu'une 2nde calibration automatique s'effectue.
- 4- Durant la phase d'auto-calibration, l'hélicoptère doit rester immobile sur un sol plat et de niveau (Plat à l'horizontale et plat à la verticale). Ne bougez jamais votre hélicoptère durant cette phase. Si vous l'avez manipulé durant la calibration, reposez-le sur un sol de niveau, débranchez la batterie, et rebranchez-la en laissant l'hélicoptère immobile jusqu'à la fin de la calibration.
- 5- Pendant la calibration, la diode de la platine 4en1 clignote au rouge, puis passe au vert fixe. Lorsque la diode est au vert fixe, vous pouvez utiliser et faire voler votre modèle réduit. Si la diode clignote au rouge de façon répétée, vérifiez que votre manette des gaz est bien à 0 et recommencez la calibration comme indiqué au point N°4.

!!! CHARGE DE LA BATTERIE LiPo !!!

Charger la batterie fait partie fait partie des procédures à connaître pour voler. Les recommandations suivantes sont à observer scrupuleusement.

- 1- Ne jamais laisser sans surveillance la batterie LiPo et le chargeur durant la phase de charge.
- 2- Ne jamais charger les batteries à proximité de produits ou matières inflammables ou d'installations produisant des gaz combustibles.
- 3- Ne Jamais décharger entièrement une batterie LiPo. La conception de la batterie ne permet pas une décharge totale. Dès les 1^{er} signes de fatigue de la batterie, reposez votre hélicoptère, stoppez votre vol et débranchez la batterie. Si vous déchargez de façon trop importante une batterie LiPo, ses performances seront visiblement diminuées, et les charges suivantes pourraient causer des dommages tels qu'incendie, explosion, brûlures...
- 4- Si votre batterie présente des signes de faiblesse après la charge, ou après une chute ou un crash, mettez-la au rebut. Ne jetez jamais vos batteries LiPo dans vos ordures ménagères. Elles contiennent des produits dangereux et toxiques qui nécessitent un recyclage spécifique. Apportez vos batteries défectueuses et vos anciennes batteries à la déchetterie de votre commune ou chez votre détaillant.
- 5- Une fois la batterie débranchée, après chaque vol, laissez-la reposer et refroidir environ 1/2 heure dans un endroit tempéré ou frais, sur un support résistant, tel qu'un sol en béton, en bitume, ou en pierre.
- 6- Nous vous recommandons fortement d'utiliser le chargeur livré avec votre LamaV3 ou un chargeur adapté aux batteries LiPo, à coupure automatique de fin de charge. Vous pouvez brancher votre chargeur EK2-0851 sur une batterie 12V de voiture grâce au cordon à pinces livré avec ou sur le secteur 220V en utilisant l'alimentation fournie avec.



Utilisation sur batterie 12V CC avec câble à pinces fourni

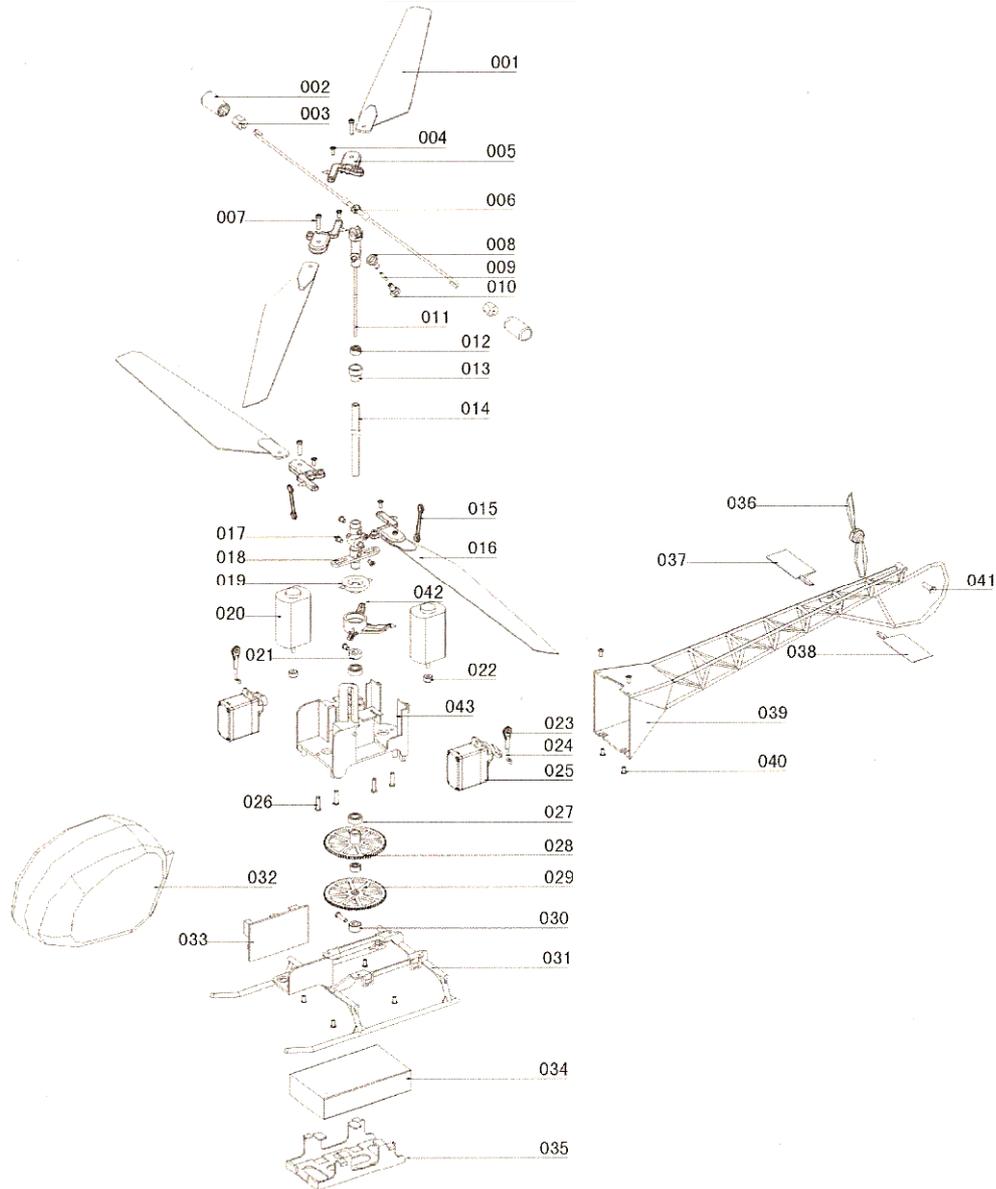
Utilisation du chargeur avec l'alimentation 220V-AC fournie



Procédure de charge

- 1- Ne laisser jamais une batterie LiPo en charge sans surveillance permanente !
- 2- Branchez l'alimentation sur votre chargeur
- 3- Branchez votre alimentation sur le secteur 220V-AC. La diode rouge d'alimentation du chargeur se met en marche.
- 4- Branchez la batterie LiPo une fois reposée. Vous ne pouvez pas vous tromper, il n'y a qu'un sens d'introduction de la fiche 'Balancer' dans votre chargeur. Utilisez pour une batterie LiPo 7,4V-2 éléments fournie la fiche de droite du chargeur (la plus petite). Les détrompeurs de la fiche de la batterie se placent vers le haut, pour s'enfoncer sans forcer dans les fentes de la fiche de charge du chargeur.
- 5- Pour une charge de batterie LiPo de 11,1V-3éléments, vous pouvez utiliser la fiche de gauche (la plus grande)
- 6- Votre chargeur vérifie d'abord la batterie et son état de charge et de résistance. Si la batterie est chargée, il ne la chargera pas. Si la batterie est défectueuse, il ne la chargera pas. Dans ce dernier cas, mettre la batterie au rebut.
- 7- Après quelques secondes, la charge débute, la diode verte s'allume. Il faut compter entre 45 et 90 minutes pour une charge complète. Rappelez-vous que ce chargeur est automatique, et que pour préserver vos batteries LiPo, il les charge en douceur.
- 8- Un peu avant la charge complète, la diode verte se met à clignoter, ce qui indique que votre batterie peut être utilisée. ATTENTION, lorsque la diode clignote la batterie n'est chargée qu'entre 80 et 90%, ce qui implique que son autonomie sera moindre que si la charge est complète. Ce système permet de connaître et d'évaluer le temps nécessaire restant jusqu'à la charge complète.
- 9- La diode verte s'éteint pour indiquer la charge complète de votre batterie LiPo. Nous vous conseillons toujours d'attendre l'extinction de la diode verte qui confirme la fin de la charge complète avant d'utiliser votre batterie.
- 10- Vous pouvez débrancher votre batterie et la placer dans votre modèle réduit et l'utiliser immédiatement.
- 11- Il est fortement conseillé de ne pas charger votre batterie LiPo déjà en place dans votre hélicoptère : en cas de problème lors de la charge, une éventuelle combustion de la batterie entraînerait des dommages important sur votre modèle réduit, ou même sa destruction totale.
- 12- Il est également déconseillé de charger une batterie LiPo dans un véhicule en utilisant sa prise allume-cigare pour des raisons évidentes de sécurité, en cas de problème pouvant survenir durant la charge. A plus forte raison, lors du déplacement du véhicule. La batterie pouvant exploser ou mettre rapidement le feu au véhicule, vous risqueriez de provoquer un accident mettant en péril votre vie et celle des autres usagers.
- 13- Malgré ces quelques précautions parfois alarmantes, les batteries LiPo sont issues de recherches technologiques sans cesse croissantes et sont très fiables et sans danger si vous les utilisez dans des conditions normales.

Vue éclatée



Item Number	Description	Qty need
001	Plastic blade A	2
002	Stabilizing weight	2
003	Balance weight	2
004	Screw(TWB1.7*4)	4
005	Main blade grip set	4
006	FlyBar	1
007	Screw(M2*8)	4
008	Control link A	1
009	Threaded bar (M1.4*8)	1
010	Control link B	1
011	Inner shaft A	1
012	Bearing2*6*3	2
013	Frame Bearing	1
014	Main Bearing B	1
015	Plastic blade B	2

Item Number	Description	Qty need
016	Plastic blade B	2
017	Screw(ISO2*2.5)	5
018	Inner shaft B	1
019	Inner swashplate	1
020	Motor 180	2
021	Fix collar	1
022	Copper pinion	2
023	Push-rod head	2
024	Push-rod	2
025	Servo	2
026	Screw(ISO2*4)	5
027	Bearing 4*8*3	2
028	Main gear B	1
029	Main gear A	1
030	Gear fix collar	1

Item Number	Description	Qty need
031	Landing skid	1
032	Cabin	1
033	*4in1*controller	1
034	Battery	1
035	Battery frame	1
036	Tail blade	1
037	Right balance blade	1
038	Left balance blade	1
039	Tail frame	6
040	Screw(TPB 1.7*4)	8
041	Tail blade shaft	1
042	Outer swashplate	1
043	Main frame	1

Pièces détachées

N° de Pièce	Description	Q	N° de Pièce	Description	Q	N° de Pièce	Description	Q
001 EK1-0312	Pâles Supérieures A	2	016 EK1-0313	Pâles inférieures B	2	031 EK1-0322B	Patins d'atterrissage	1
002 EK1-0314	Poids stabilisateur	2	017 EK1-0326	Vis Tête Rotor 2*2.5	5	032 EK1-0323	Cabine	1
003 EK1-0314	Poids de Balancier	2	018 EK1-0318	Tête de Rotor	1	033 EK2-0705B	Platine 4en1	1
004 EK1-0326	Vis Support de Pâles 1.7*4	4	019 EK1-0319	Cyclique interne	1	034 EK1-0181	Batterie LiPo 7,4V-800mAh	1
005 EK1-0317	Support de Pâles	4	020 EK1-0005 & EK1-0005A	Moteur Type 180	2	035 EK1-0322B	Support de Batterie	1
006 EK1-0314	Barre de Bell	1	021 EK1-0324	Bague de fixation	1	036 EK1-0327Y	Hélice de queue	1
007 EK1-0326	Vis Fixation Pâles 2*8	4	022 EK1-0005 & EK1-0005A	Pignon Moteur	2	037 EK1-0327Y	Aileron Droit	1
008 EK1-0314	Connecteur A	1	023 EK1-0325	Tête de connecteur	2	038 EK1-0327Y	Aileron Gauche	1
009 EK1-0314	Barre filetée 1.4*8	1	024 EK1-0325	Connecteur Tringle	2	039 EK1-0327Y	Poutre de queue	1
010 EK1-0314	Connecteur B	1	025 EK2-0500	Servo 8g	2	040 EK1-0326	Vis 1.7*4	8
011 EK1-0315	Axe interne A	1	026 EK1-0326	Vis 2*4	5	041 EK1-0327Y	Axe hélice de queue	1
012 EK1-0218	Roulements 2*6*3	2	027 EK1-0328	Roulements 4*8*3	2	042 EK1-0319	Plateau Cyclique	1
013 EK1-0324	Cage de Roulement	1	028 EK1-0316	Couronne dentée B	1	043 EK1-0320	Châssis Principal	1
014 EK1-0316	Axe Principal	1	029 EK1-0321	Couronne dentée A	1			
015 EK1-0318	Connecteurs Pâles B	2	030 EK1-0321	Bague fixation couronne				

Ce tableau récapitule les différentes pièces qui constituent votre LamaV3.

Vous trouverez dans la première colonne le N° de pièce, composé de 2 références. Le 1er N° correspond à celui de la vue éclatée où vous pouvez identifier la pièce, et le 2nd N° représente la référence fournisseur que vous pouvez utiliser pour commander sur notre site.

Exemple : si vous avez abîmé ou perdu la pièce N°002 nommée 'Poids stabilisateur', vous devez commander la référence EK1-0314 pour effectuer votre réparation. Vous recevrez la Réf. EK1-0314 qui est constituée par l'ensemble des pièces N°002, N°003, N°006, N°008, N°009, et N°010.

Certaines références constructeur apparaissent donc plusieurs fois sur des N° de pièce différents. Cela veut dire que les pièces sont livrées ensemble dans un seul et même blister.

Pièces détachées

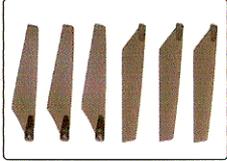
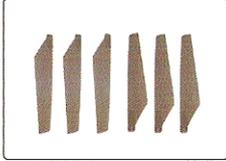
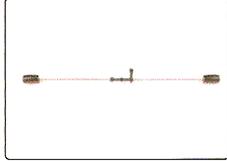
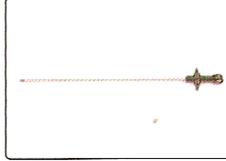
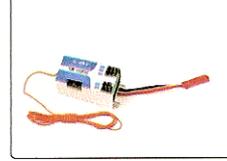
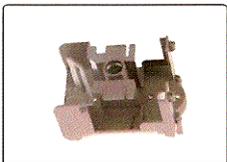
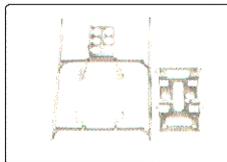
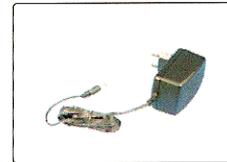
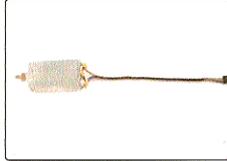
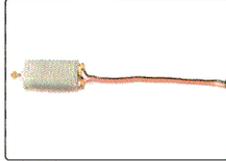
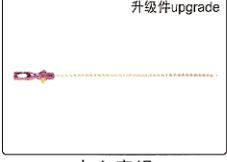
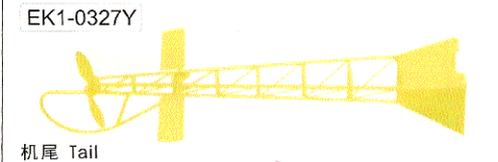
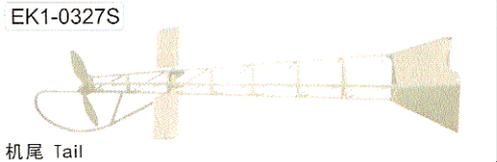
 <p>主旋翼A Plastic blade A</p>	 <p>主旋翼B Plastic blade B</p>	 <p>稳定锤 Stabilizer set</p>	 <p>主旋头A Inner shaft A</p>	 <p>四合一 "4 in 1" controller</p>
 <p>齿轮和轴设置B Gear & shaft B</p>	 <p>旋转夹头 Main blade grip set</p>	 <p>主旋头B Inner shaft B</p>	 <p>倾斜外盘 Swashplate set</p>	 <p>8克伺服器 8g Servo</p>
 <p>机架 Main frame</p>	 <p>齿轮和轴设置A Gear & shaft set A</p>	 <p>滑撬和电池架 Landing skid</p>	 <p>机头仓 Cabin</p>	 <p>适配器 Switching adapter</p>
 <p>轴承固定套 Bearing set collar</p>	 <p>拉杆 Bell link</p>	 <p>180 马达 180# Motor</p>	 <p>180 马达 180# Motor</p>	 <p>发射机 Transmitter</p>
 <p>4*8*3轴承 Bearing 4*8*3</p>	 <p>2*6*3轴承 Bearing 2*6*3</p>	 <p>固定工具 Mounting accys & wrench</p>	 <p>锂电 Li-polymer battery 7.4V800mAh</p>	 <p>充电器 Charger</p>
 <p>升级件 upgrade 中心座组 Central hub and shaft set (upper)</p>	 <p>升级件 upgrade 下中心座组 Bottom Central holder Set</p>	 <p>升级件 upgrade 倾斜盘组 Swashplate set</p>	 <p>升级件 upgrade 夹片组 Mainblade grip set</p>	 <p>五金配件 Hardware set</p>
 <p>机尾 Tail</p>	 <p>机尾 Tail</p>			

Schéma des équipements montés

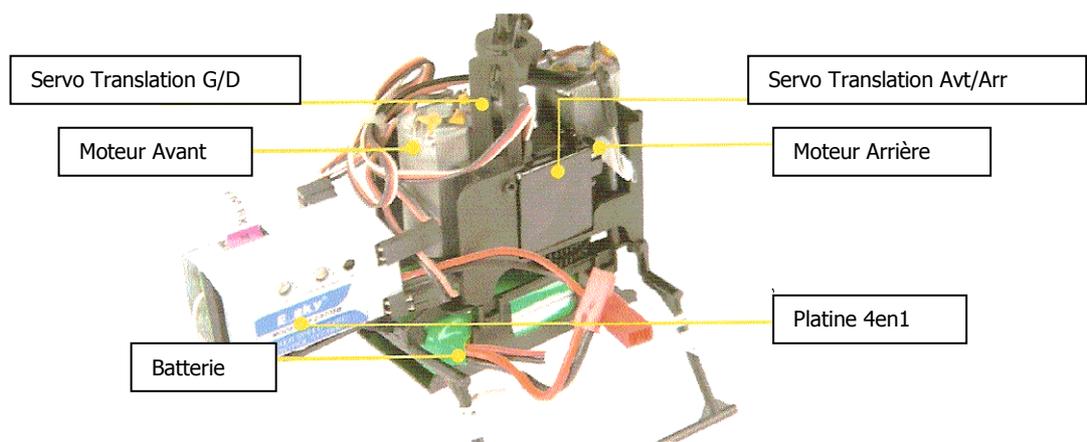
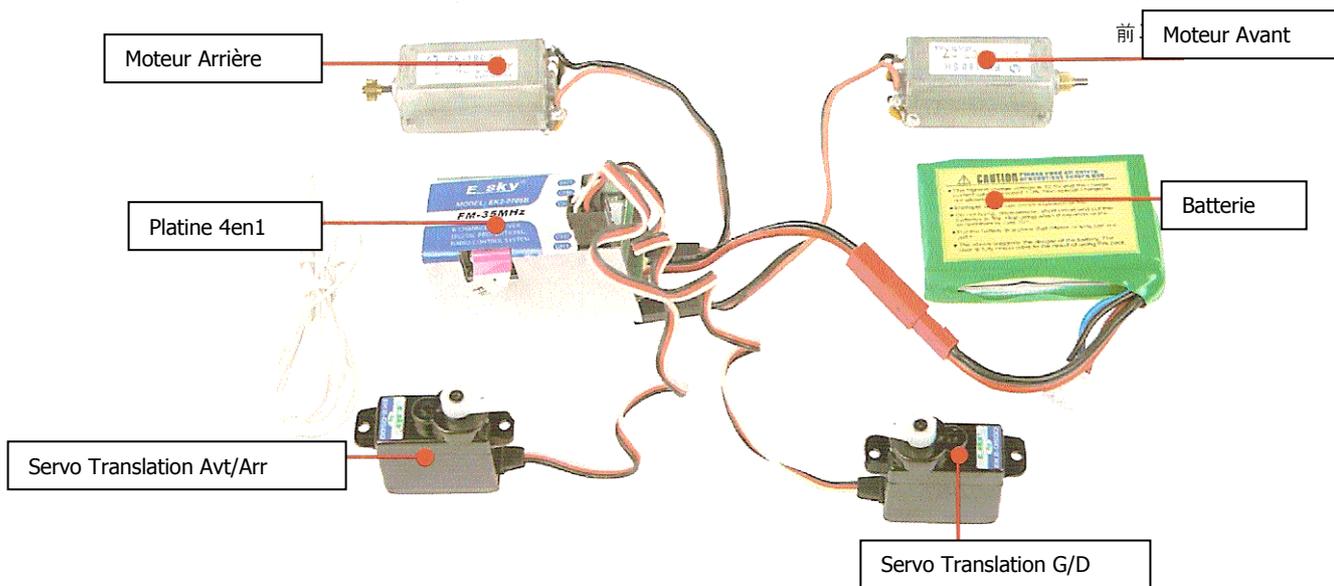


Schéma de connexion des équipements



Voilà, nous avons fait le tour complet de votre hélicoptère LamaV3, et nous espérons que vous pourrez tirer pleinement partie de ce mode d'emploi .

N'oubliez jamais que l'hélicoptère est un loisir qui demande énormément de patience et de maîtrise de soi. Si vous suivez les conseils prodigués dans ce manuel, et si vous prenez le temps d'acquérir les réflexes de base, vous pourrez alors au fil du temps prétendre à piloter des modèles de plus en plus évolués, et pourquoi pas, un jour, devenir un pilote 3D capable d'effectuer les plus belles figures acrobatiques. Nous vous souhaitons de bons vols et de garder intacte cette passion pour les hélicoptères.