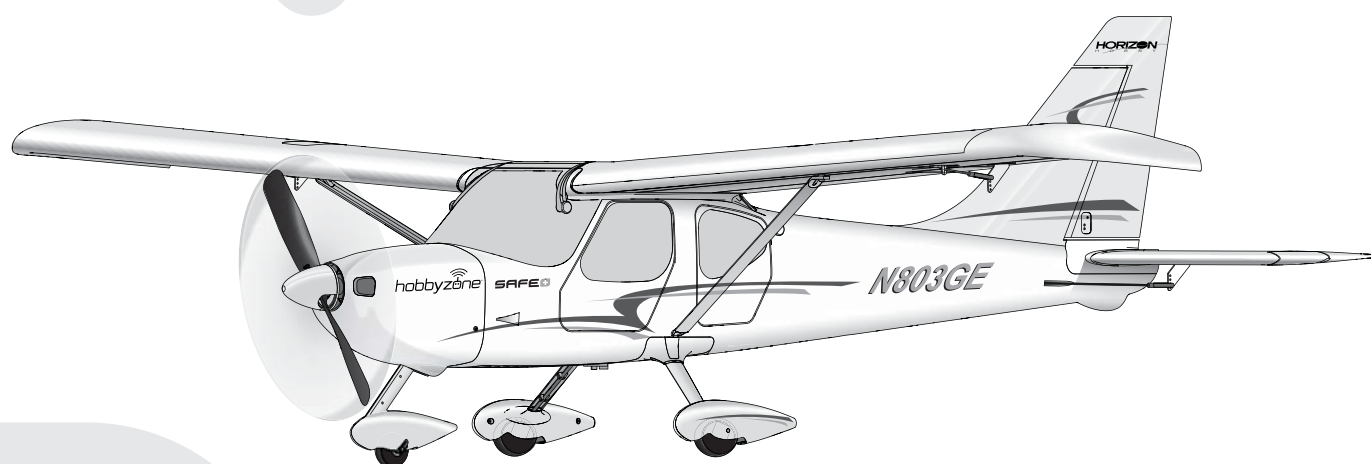


Sportsman[®] S+

Instruction Manual • Bedienungsanleitung • Manuel d'utilisation • Manuale di Istruzioni



SAFE⁺

RTF
READY-TO-FLY

BNF
Bind-N-Fly.[®] Ready to fly, redefined.

hobbyzone[®]

AVVISO

Istruzioni, garanzie e tutti gli altri documenti accessori sono soggetti a modifiche a totale discrezione di Horizon Hobby, LLC. Per avere una documentazione aggiornata sul prodotto, visitare il sito Web www.horizonhobby.com e fare clic sulla scheda di supporto per questo prodotto.

Significato di termini specialistici:

I seguenti termini vengono utilizzati in tutta la documentazione relativa al prodotto per indicare il livello di eventuali danni collegati all'utilizzo di questo prodotto:

AVVISO: procedure che, se non debitamente seguite, espongono al rischio di danni alle cose E a una possibilità minima o nulla di lesioni personali.

ATTENZIONE: procedure che, se non debitamente seguite, possono provocare danni fisici a oggetti E gravi lesioni a persone.

AVVERTENZA: procedure che, se non debitamente seguite, possono provocare danni materiali, danni collaterali e lesioni gravi O comportare un'alta probabilità di lesioni superficiali.



AVVERTENZA: Leggere TUTTO il manuale di istruzioni e prendere familiarità con le caratteristiche del prodotto, prima di farlo funzionare. Se il prodotto non è utilizzato in modo corretto potrebbero verificarsi danni al prodotto, alle persone o alle cose, causando gravi lesioni.

Questo è un sofisticato prodotto di hobbistica. Esso deve essere manipolato con cautela e giudizio e richiede qualche conoscenza di base di meccanica. Se il prodotto non è utilizzato in maniera sicura e responsabile potrebbero verificarsi lesioni o danni al prodotto stesso o ad altre proprietà. Questo prodotto non è concepito per essere usato dai bambini senza la diretta supervisione di un adulto. Non tentare in nessun caso di smontare il prodotto, di utilizzarlo con componenti non compatibili o di potenziarlo senza previa approvazione di Horizon Hobby, LLC. Questo manuale contiene istruzioni relative a sicurezza, utilizzo e manutenzione del prodotto. È fondamentale leggere e seguire tutte le istruzioni e le avvertenze nel manuale prima di montare, mettere a punto o usare il prodotto, al fine di usarlo correttamente e di evitare danni o lesioni gravi.

14+

Almeno 14 anni. Non è un giocattolo.



AVVERTENZA CONTRO PRODOTTI CONTRAFFATTI: Se fosse necessario sostituire un componente Spektrum trovato in un prodotto Horizon Hobby, bisogna acquistarlo sempre da Horizon Hobby, LLC o da un rivenditore autorizzato Horizon Hobby per essere certi di avere prodotti originali Spektrum di alta qualità. Horizon Hobby rifiuta qualsiasi supporto o garanzia riguardo, ma non limitato a, compatibilità e prestazioni di prodotti contraffatti o prodotti che vantano compatibilità con DSM o Spektrum.

Precauzioni per la Sicurezza e Avvertenze

L'utente di questo prodotto è l'unico responsabile del corretto utilizzo del medesimo in maniera che non sia pericoloso, sia nei propri riguardi che nei confronti di terzi e non danneggi il prodotto stesso o l'altrui proprietà.

- Mantenere sempre la distanza di sicurezza in tutte le direzioni attorno al modellino per evitare collisioni o danni. Questo modello funziona con comandi radio soggetti all'interferenza di altri dispositivi non controllabili dall'utilizzatore. Si possono verificare interferenze e perdite momentanee di controllo.
- Utilizzare sempre il modello in spazi liberi da auto, traffico e persone.
- Seguire scrupolosamente i consigli e le avvertenze sia per il modello che per tutti gli accessori (caricabatteria, pacchi batteria ricaricabili, ecc.).
- Tenere le sostanze chimiche, i piccoli oggetti o gli apparati sotto tensione elettrica fuori dalla portata dei bambini.
- Evitare il contatto con l'acqua di tutti i dispositivi che non sono stati appositamente progettati per funzionare in acqua. L'umidità danneggia i componenti elettronici.

- Non mettere in bocca le parti del modello poiché potrebbe essere pericoloso e perfino mortale.
- Non far funzionare il modello se le batterie della trasmittente sono poco cariche.
- Tenere sempre il velivolo in vista e sotto controllo.
- Usare sempre batterie completamente cariche.
- Tenere sempre il trasmettitore acceso quando il velivolo viene alimentato.
- Rimuovere sempre le batterie prima dello smontaggio.
- Tenere sempre libere le parti mobili.
- Tenere sempre i componenti asciutti.
- Lasciar sempre raffreddare i componenti dopo l'uso prima di toccarli.
- Rimuovere sempre le batterie dopo l'uso.
- Accertarsi sempre che il failsafe sia impostato correttamente prima del volo.
- Non utilizzare mai velivoli con cablaggio danneggiato.
- Non toccare mai i componenti in movimento.

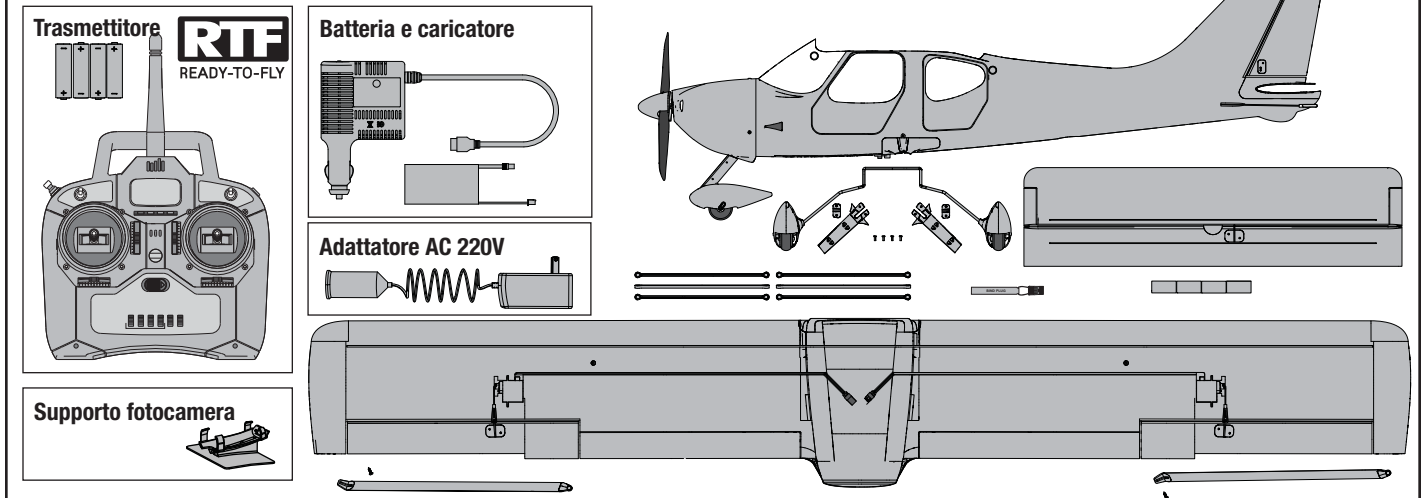
Avvertenze per la carica delle batterie



ATTENZIONE: seguire attentamente le istruzioni e le avvertenze allegate. L'uso improprio delle batterie Li-Po può provocare incendi, causare lesioni alle persone e/o danni materiali.

- **Non lasciare mai incustodite le batterie in carica.**
- **Non caricare mai le batterie durante la notte senza supervisione.**
- Maneggiando, caricando o usando l'inclusa batteria Li-Po, vi assumete tutti i rischi associati a questo tipo di batteria.
- Se in qualsiasi momento le batterie dovessero gonfiarsi, bisogna disconnetterle e smettere immediatamente di adoperarle, sia in carica che in uso. In caso contrario si potrebbero incendiare.
- Per avere i migliori risultati, conservare sempre le batterie in un posto secco e a temperatura ambiente.
- La temperatura per conservare temporaneamente le batterie o per trasportarle deve essere compresa tra i 5 e 49° C. Evitare di lasciare le batterie o il modello in un'auto o a diretta esposizione ai raggi solari. Le batterie si potrebbero danneggiare o incendiare.
- Caricare sempre le batterie lontano da materiali infiammabili.
- Controllare sempre le batterie prima di caricarle e non caricare mai batterie danneggiate o eccessivamente scariche.
- Scollegare sempre le batterie quando hanno terminato la carica e lasciare che il caricabatterie si raffreddi tra una carica e l'altra.
- Durante la carica, controllare costantemente la temperatura delle batterie.
- USARE SOLO UN CARICABATTERIE SPECIFICO PER LE BATTERIE LI-PO. In caso contrario, le batterie si potrebbero incendiare, causando lesioni alle persone e/o danni materiali.
- Non scaricare le celle Li-Po al di sotto dei 3V sotto carico.
- Non coprire con fascette o altro le targhette delle batterie indicanti le loro caratteristiche.
- Non caricare le batterie oltre i livelli raccomandati.
- Non provare a smontare o modificare il caricabatterie.
- Non lasciare che i minorenni sotto i 14 anni provvedano alla carica delle batterie.
- Non caricare le batterie in un ambiente con temperature estremamente calde o fredde oppure direttamente sotto i raggi del sole (si raccomanda una temperatura tra i 5 e 49° C).

Inclusi nella scatola

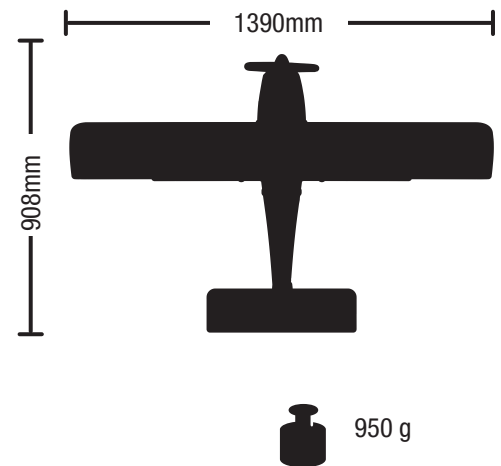


Indice

| | | | |
|--|----|---|----|
| Caricare la batteria di bordo..... | 74 | Scegliere un campo di volo..... | 83 |
| Trasmettitore..... | 74 | Prova della portata radio..... | 84 |
| Interruttore per riduzione di corsa (D/R)..... | 75 | Elenco dei controlli da fare prima del volo..... | 84 |
| Impostazioni del trasmettitore..... | 75 | In volo..... | 85 |
| Connessione (binding) fra trasmettitore e ricevitore..... | 76 | Controlli dopo il volo..... | 89 |
| Montaggio..... | 77 | Disattivare il GPS..... | 90 |
| Baricentro (CG)..... | 79 | Assistenza e riparazioni..... | 90 |
| Impostazioni di fabbrica per le squadrette e per i bracci dei servi..... | 79 | Guida alla risoluzione dei problemi..... | 92 |
| Installare la batteria di bordo, inizializzare il GPS e il regolatore (ESC)..... | 80 | Garanzia..... | 93 |
| Prova dei comandi..... | 81 | Informazioni per i contatti..... | 94 |
| Controllo in volo..... | 82 | Informazioni sulla conformità per l'Unione Europea..... | 94 |
| Trimmaggio dell'aereo..... | 83 | Pezzi di ricambio..... | 95 |
| | | Pezzi opzionali..... | 95 |

Caratteristiche

| | RTF READY-TO-FLY | BNF |
|--|---------------------|---------------------------|
| Motore: 480 Brushless outrunner, 960Kv (PKZ4416) | Installato | Installato |
| ESC: 18A (PKZ1814) | Installato | Installato |
| Servi: (1) PKZ1060 Elevatore (2) Alettoni (PKZ1060) (1) Timone e sterzo anteriore (PKZ1090) | Installato | Installato |
| Ricevitore: (SPMA3172) | Installato | Installato |
| Batteria: 3S 1300mAh Li-Po (EFLB13003S20) | Incluso | Incluso |
| Carica batteria: Caricatore rapido 3S alimentato DC con bilanciamento (HBZ1003B) | Incluso | Incluso |
| Adattatore AC 220V: (EFLA109) | Incluso | Incluso |
| Trasmettitore: Spektrum DX4e a piena portata con tecnologia DSMX (non compreso) | Incluso | Necessario per completare |



Per maggiori informazioni e per registrare il prodotto online, visitare, visit www.hobbyzonerc.com

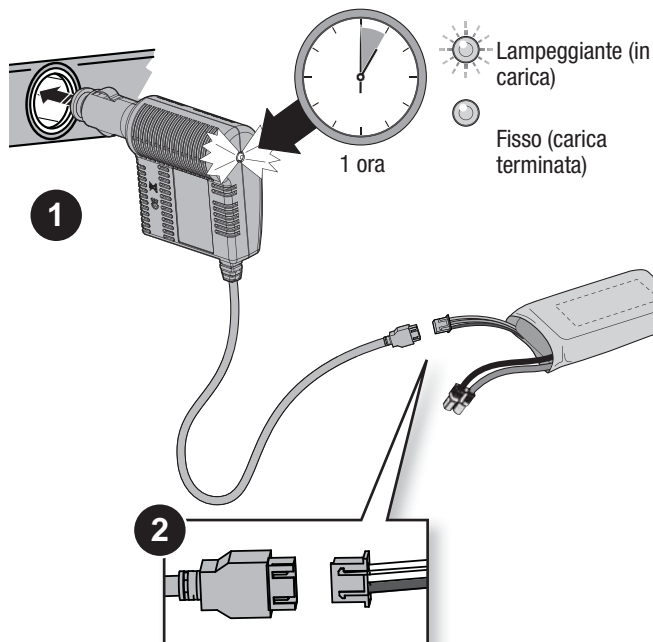
Caricare la batteria di bordo

ATTENZIONE: quando si collega la batteria al caricatore, accertarsi che i connettori siano allineati come illustrato. Se si collega la batteria in modo errato, si potrebbe causare un cortocircuito con rischio di incendio, lesioni personali e danni alle cose.

Caratteristiche del caricatore

- Tensione di alimentazione: 10-14V
- Tensione massima di uscita: 11,1V
- Corrente di carica fissa: 1,3A
- Bilancia e carica batterie LiPo 3S con una capacità minima di 1250mAh

Bisogna collegare questo caricatore all'alimentatore AC per 220V (fornito con il modello).



RTF READY-TO-FLY Trasmittitore

Installazione delle pile nel trasmettitore

Il trasmettitore DX5e viene fornito già connesso (bind) al ricevitore dell'aereo.

Togliere il coperchio della batteria, montare le 4 pile incluse (osservando la polarità corretta) e rimontare il coperchio.

Allarme per batteria quasi scarica

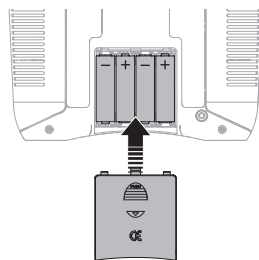
Quando la tensione della batteria scende sotto i 4,7V, suona un allarme e il LED della tensione lampeggia. La batteria deve essere immediatamente sostituita. Se questo dovesse succedere durante il volo, bisogna far atterrare immediatamente l'aereo.

ATTENZIONE: caricare le pile solo se sono di tipo ricaricabile. Se si cerca di caricare delle pile a secco, non ricaricabili, potrebbero scoppiare e causare danni e lesioni.

AVVERTENZA: non sollevare il trasmettitore prendendolo per l'antenna. Non modificare o mettere dei pesi sull'antenna. Se alcune parti si danneggiassero, si potrebbe ridurre il segnale emesso dal trasmettitore con il rischio di perdere il controllo del modello causando danni e/o lesioni.

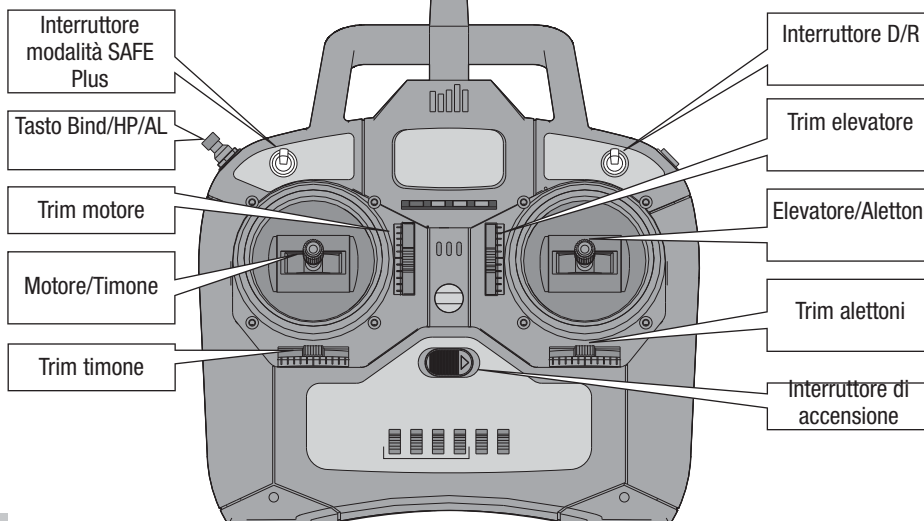
*(HP)= Mantiene la posizione

*(AL) = Atterraggio automatico



Qui viene mostrato il Mode 2

Per maggiori informazioni sul trasmettitore, andare su www.horizonhobby.com/products/SPMR4400 e cliccare sulla voce Support per Spektrum DX4e per scaricare il manuale.





Impostazioni del trasmettitore

IMPORTANTE: il ricevitore fornito è stato programmato specificatamente per questo aereo. La sua programmazione non può essere modificata dall'utente.

Per far funzionare il sistema SAFE Plus su questa aereo, impostare il proprio trasmettitore (opzionale) DSM2/DSMX secondo le tabelle che seguono.

- Le modalità di volo SAFE Plus vengono selezionate tramite il Canale 5 (alto, medio, basso)

IMPORTANTE: un trasmettitore con l'interruttore del Canale 5 a 2 posizioni permette di usare solo le modalità di volo corrispondenti alla posizione 0 e alla posizione 2. Se possibile (si faccia riferimento al manuale del proprio trasmettitore) si assegni il Canale 5 ad un interruttore a 3 posizioni per poter usare tutte e 3 le modalità di volo.

Per avere maggiori informazioni sulle impostazioni si faccia riferimento al manuale del proprio trasmettitore.

| Trasmettitore non computerizzato (DX5e) | | |
|--|------------------------|-----------------------------------|
| Trasmettitore | SAFE Plus interr. modo | SAFE Plus modi di volo supportati |
| Motore, alettoni, elevatore e timone in posizione Normal | | |
| DX5e Interr. 2pos | Interr. CH5 | Modo di volo 2 pos |
| DX5e Interr. 3pos | Interr. CH5 | Modo di volo 3 pos |

| Trasmettitore computerizzato (DX6i, DX6, DX7, DX7S, DX8, DX9, DX10t e DX18) | |
|--|--|
| Iniziare le programmazioni su di un nuovo modello (eseguire un reset). | |
| Corse di elevatore, alettoni su: | MAX 100% |
| Corse di Timone, alettoni su: | MIN 70% |
| DX6 DX7 DX9 DX18 | 1. Andare su SYSTEM SETUP |
| | 2. Impostare MODEL TYPE: AIRPLANE |
| | 3. Andare su CHANNEL ASSIGN: cliccare NEXT per configurare i canali: GEAR: B, AUX1: i |
| | 4. Andare su FUNCTION LIST |
| | 5. Andare su SERVO SETUP: Reverse AUX1 |
| Ottenendo: | L'interr. B aziona i 3 modi SAFE Plus (0 principiante/1 intermedio/2 esperto) Il tasto I aziona TP/AL quando premuto. |

Interruttore per riduzione di corsa (D/R)

Il trasmettitore DSM2/DSMX fornito, ha i riduttori di corsa per poter scegliere la corsa migliore da dare alle superfici di controllo.

| Riduttore | Corsa Max | Corsa Min |
|-----------|-----------|-----------|
| Alettoni | 100% | 70% |
| Elevatore | 100% | 70% |
| Timone | 100% | 70% |

Connessione (binding) fra trasmettitore e ricevitore

IMPORTANTE: il ricevitore fornito è programmato per funzionare solo su questo aereo.

RTF
READY-TO-FLY

Il trasmettitore incluso nella versione RTF è già stato connesso all'aereo in fabbrica, però se fosse necessario rifare la connessione, bisogna seguire la procedura indicata.

BNF

È necessario connettere il proprio trasmettitore Spektrum con tecnologia DSM2®/DSMX® al ricevitore installato su questo aereo. Per avere un elenco dei trasmettitori compatibili si faccia riferimento all'elenco delle parti opzionali presente su questo manuale o su www.bindnfly.com.

Per la connessione al ricevitore si faccia riferimento alle istruzioni del proprio trasmettitore.

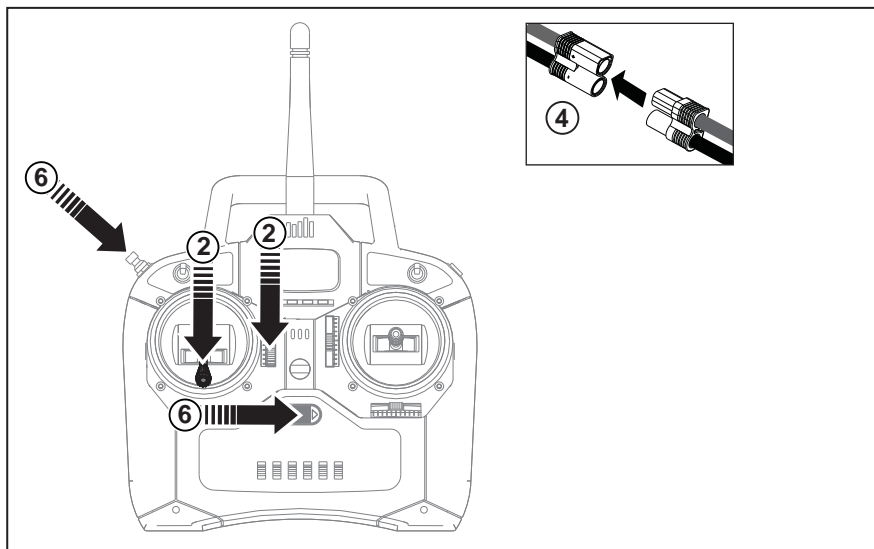
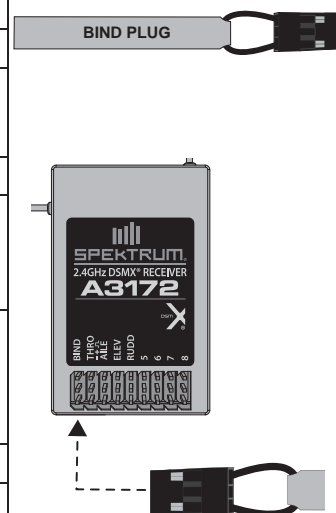
Per avere un elenco completo dei trasmettitori compatibili, si visiti il sito www.bindnfly.com.

* Il comando motore non si arma se la relativa leva del trasmettitore non viene tirata completamente in basso. Se ci fossero dei problemi, si seguano le istruzioni per la connessione e si faccia riferimento alla guida per la risoluzione dei problemi del trasmettitore per avere ulteriori indicazioni. Se necessario si contatti il servizio assistenza Horizon.

✓ Tabella di riferimento per la procedura di connessione

1. Accertarsi che il trasmettitore sia spento.
2. Accertarsi che i comandi del trasmettitore siano centrati e che il comando motore e il suo trim siano posizionati completamente in basso e verificare che l'aereo sia immobile.
3. Inserire il "bind plug" nella presa BIND del ricevitore.
4. Collegare la batteria di bordo all'ESC il quale produrrà una serie di suoni. Un tono lungo e tre corti confermano che l'ESC è impostato per l'ESC.
5. Il LED del ricevitore inizia a lampeggiare rapidamente.
6. Accendere il trasmettitore tenendo premuto il tasto o l'interruttore Bind su di esso. Per avere indicazioni precise si faccia riferimento al manuale del trasmettitore.
7. Quando la ricevente si connette con la trasmittente, il LED arancio della ricevente si accende fisso e l'ESC produce una serie di toni ascendenti. Questi toni indicano che l'ESC è armato, ammesso che lo stick del motore e il suo trim siano completamente in basso.
8. Togliere il "bind plug" dalla presa BIND del ricevitore.
9. Conservare con cura il "bind plug" per le successive operazioni di connessione (alcuni lo attaccano in qualche modo al trasmettitore).

Il ricevitore dovrebbe conservare le istruzioni ricevute dal trasmettitore fino alla prossima operazione di connessione (binding).



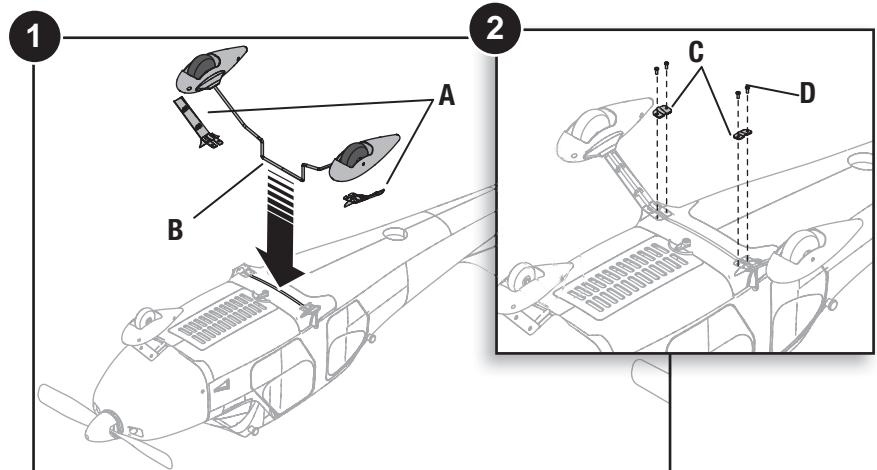
Montaggio

Installazione del carrello principale

Il carrello anteriore è già installato in fabbrica. Verificare che i rinvii che collegano il carrello sterzante al servo del timone siano ben regolati in modo che a terra l'aereo vada dritto quando il timone è al centro.

1. Girare il modello in modo da vedere la pancia della fusoliera.
 - Montare le carenature di destra e di sinistra (A) rispettivamente al loro posto sulle gambe del carrello, come si vede in figura.
 - Installare il carrello principale inserendo il montante del carrello principale (B) nella sua fessura sulla fusoliera, come si vede in figura.
2. Installare le piastrelle destra e sinistra (C) sulla fusoliera usando le 4 viti (D).

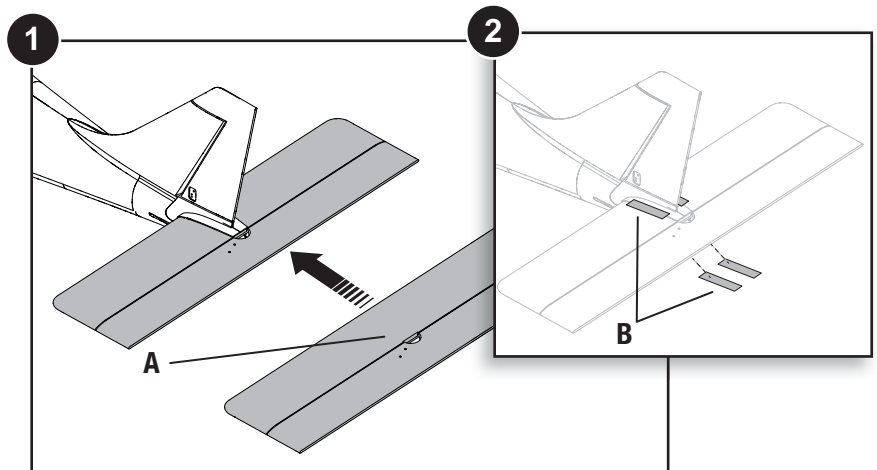
Per smontare procedere in ordine inverso.



Installazione della coda

Inserire la coda nella fusoliera dell'aereo, iniziare con i due semplici passi seguenti:

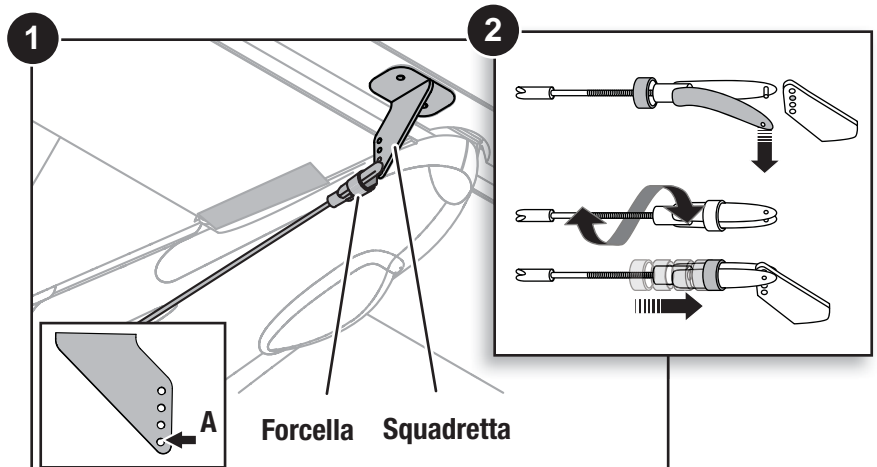
1. Inserire la coda nella sua fessura sulla fusoliera. Centrarla usando le guide centranti (A) situate sul lato superiore del piano di coda.
2. Quando la coda è centrata al suo posto, mettere **4 pezzi di nastro adesivo** (inclusi) per fermarla in posizione, 2 sopra e 2 sotto (B).



Callegare le forcelle alle squadrette

Terminare l'installazione della coda collegando la forcella della barretta di comando alla squadretta montata sotto all'elevatore.

1. Aprire la forcella e inserire il perno nel foro **esterno (A) della squadretta di controllo**.
2. Se necessario togliere la forcella dalla squadretta.
 - Avvitare la forcella sulla barretta di comando (come illustrato).
 - Chiudere la forcella sulla squadretta e far scorrere il tubetto verso la squadretta per evitare che la forcella si apra.



Installazione dell'ala

1. Collegare i montanti destro e sinistro (A) (marcati L e R) sui loro rispettivi lati dell'ala (B) usando le viti incluse (C). Non stringere le viti finché l'ala non è montata sulla fusoliera e i terminali a sfera non sono agganciati al loro posto.
 - Collegare i connettori dei servi alettoni alla prolunga a Y (D) in fusoliera. I servi destro e sinistro si possono collegare indifferentemente a un lato o all'altro della prolunga a Y. Accertarsi che la stessa sia inserita alla presa AILE sul ricevitore.
 - Installare l'ala sulla fusoliera.
 - Premere con fermezza gli attacchi (E) dei montanti sui terminali a sfera (F) della fusoliera, come visibile in figura.
 - Fissare i montanti all'ala usando le viti (C).



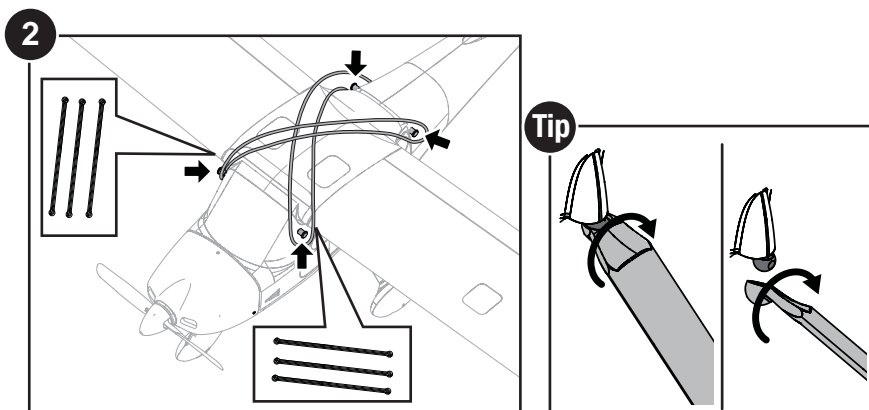
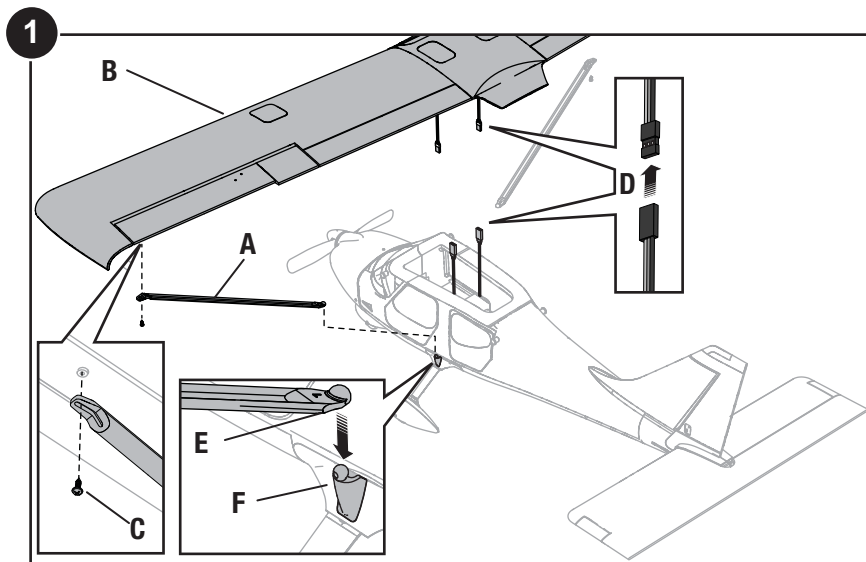
ATTENZIONE: non pizzicare o danneggiare in altro modo i cablaggi quando si fissa l'ala alla fusoliera.

2. Mettere almeno 3 elastici (G) su ogni perno (6 in totale).
 - Far passare l'elastico sopra all'ala andando dal perno anteriore a quello posteriore sul lato opposto della fusoliera, come si vede in figura.

IMPORTANTE: gli elastici evitano che l'ala si danneggi in caso di impatto. Sostituire gli elastici rotti o usurati.

Per smontare procedere in ordine inverso.

CONSIGLIO: usare un movimento torcente per staccare il montante dall'attacco a sfera dell'ala.



Centraggio delle superfici di controllo

Per avere le migliori prestazioni quando si usa il Virtual Instructor, è importante che non si usino troppo i trim. Se il modello dovesse richiedere un uso eccessivo dei trim (4 o più click per canale), bisogna riportare i trim a zero e centrare i comandi in modo meccanico regolando le forcelle.

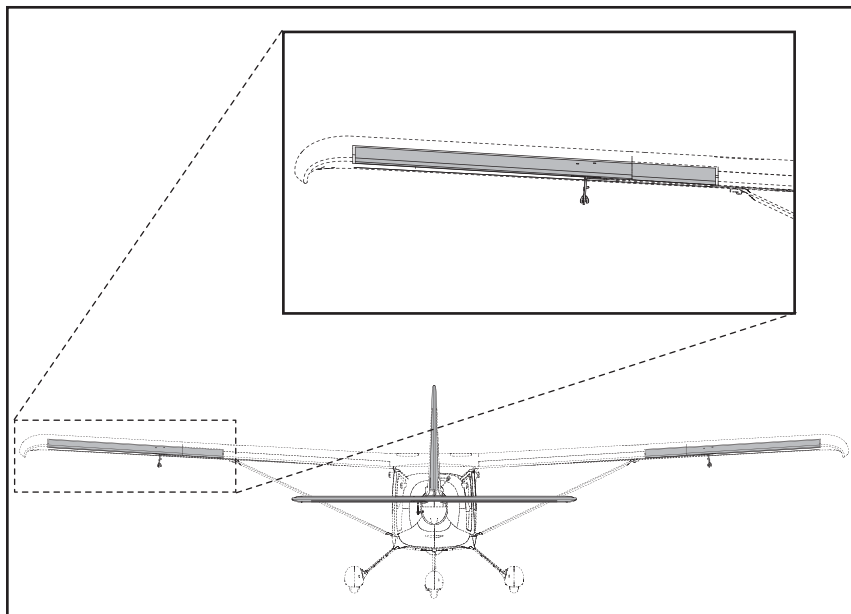
Prima di andare in volo o dopo un incidente, bisogna verificare che le superfici di controllo di timone, elevatore e alettoni siano allineati con il resto della superficie a cui sono collegati. Se queste superfici di controllo non fossero centrate, bisogna farlo come segue:

Per fare il centraggio delle superfici di controllo, l'aereo deve essere nella modalità di volo Esperto.

1. Verificare che tutti i trim siano a zero.
2. Scollegare le forcelle dalle squadrette e avvitarle o svitarle per allungare o accorciare il comando (vedi il paragrafo "Collegare le forcelle alle squadrette", punto 2).

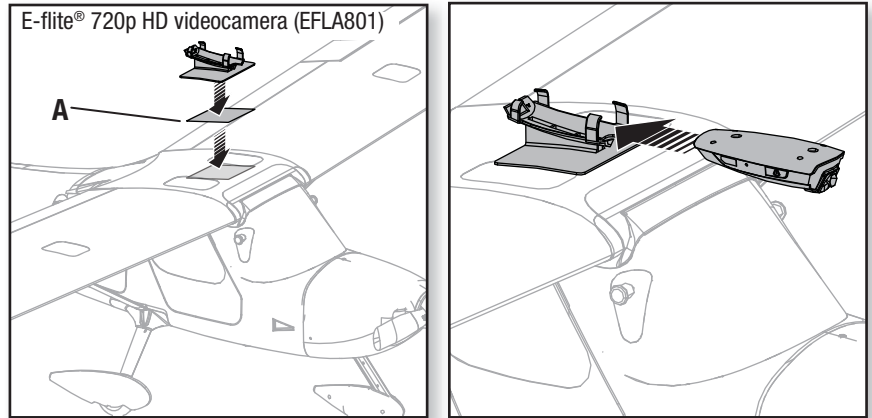
CONSIGLIO: accertarsi che le forcelle siano collegate sulla squadretta nel foro giusto (si veda il paragrafo specifico su questo manuale).

CONSIGLIO: verificare che il rinvio che collega il carrello sterzante al servo del timone sia ben regolato in modo che a terra l'aereo vada dritto quando il timone è al centro.



Supporto per videocamera opzionale

Insieme all'aereo viene fornito un supporto per la video camera EFC-721 720p HD (EFLA801). Per fissare il supporto all'aereo, usare il biadesivo (A) fornito.



Baricentro (CG)

Per avere un volo stabile e sicuro un aereo, con il CG corretto, ha i suoi pesi bilanciati rispetto ad esso.

Verificare il baricentro sospendendo l'aereo a 45mm dietro al bordo di entrata dell'ala, come si vede in figura.

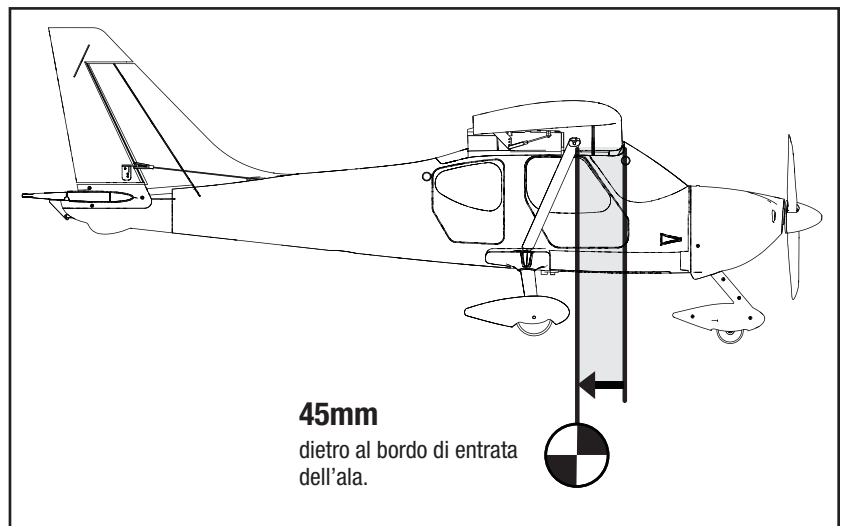
Consiglio: bilanciare l'aereo tenendolo per la fusoliera con le dita sotto all'ala.

- Se il naso cade in avanti, portare indietro la batteria di bordo finché l'aereo risulta bilanciato.
- Se il naso va verso l'alto, portare in avanti la batteria di bordo finché l'aereo risulta bilanciato.

Quando si vola con il baricentro corretto, l'aereo dovrebbe salire gradualmente alla massima potenza e volare livellato con la potenza al 50-60%, senza correzione dell'elevatore.

Quando si è in modalità Intermedio o Esperto, se il baricentro (CG) dell'aereo fosse troppo avanti (naso pesante), è necessario portare l'elevatore verso l'alto per volare livellato con la potenza al 50-60%. Se il baricentro fosse troppo indietro (coda pesante), è necessario portare l'elevatore verso il basso per volare livellato. In modalità Principiante non è necessario fare correzioni perché il sistema SAFE Plus controlla l'assetto dell'aereo.

Regolare la posizione della batteria secondo necessità.



Impostazioni di fabbrica per le squadrette e per i bracci dei servi

Le illustrazioni mostrano le posizioni dei fori consigliate, sia per le squadrette che per i bracci dei servi.

| | Elevatore | Alettoni | Timone |
|------------|-----------|----------|--------|
| Bracci | | | |
| Squadrette | | | |

Installare la batteria di bordo, inizializzare il GPS e il regolatore (ESC)

1. Appoggiare l'aereo a terra girato al contrario su di una superficie piana e girare il chiavistello (A) per togliere il portello della batteria.
2. Abbassare il comando motore e il suo trim e poi accendere il trasmettitore.
3. Centrare e fissare la batteria di bordo (B) nella sua sede con un cinturino a strappo (C) in modo da rispettare il baricentro (CG).
4. Collegare la batteria all'aereo, rimettere il portello e sistemare l'aereo diritto sul suo carrello sulla pista di volo. Tenere l'aereo immobile per almeno 30 secondi in modo che il GPS possa agganciare i satelliti.

IMPORTANTE: per avere maggiori informazioni riguardo al GPS, si faccia riferimento alla procedura di decollo descritta più avanti in questo manuale.

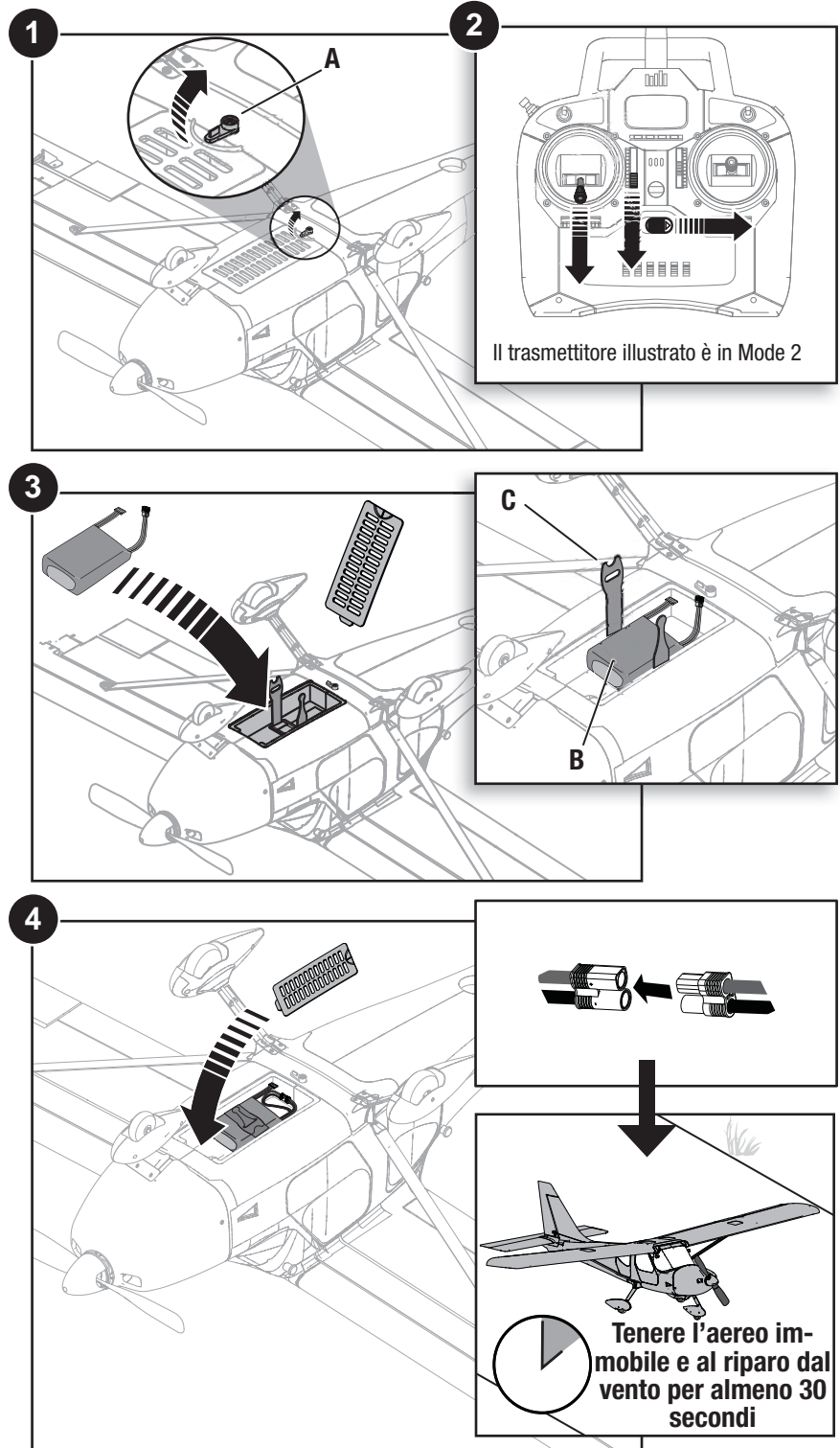
Se accidentalmente si collega la batteria mentre il comando motore è al massimo, si sente un tono musicale dopo l'aggancio del GPS e l'ESC entra in modalità programmazione. Staccare immediatamente la batteria e tornare al punto 5.

ATTENZIONE: quando non si vola, la batteria deve essere scollegata dall'aereo per evitare di sovraccaricarla. Se si scaricano le batterie al di sotto della loro tensione minima, c'è il rischio di danneggiarle, per cui perdono la loro capacità originale e potrebbero incendiarsi quando vengono ricaricate.

ATTENZIONE: tenere sempre le mani lontano dalle eliche. Quando l'ESC è armato, il motore si avvia ad ogni movimento dello stick motore.

Precauzioni da prendere per la batteria, durante il volo

- Tenere l'aereo vicino finché non si fa pratica con il tempo di volo.
- Non volare sempre fino all'attivazione della funzione LVC (il motore pulsa). La batteria ne potrebbe soffrire.
- Quando si termina di volare bisogna sempre staccare la batteria di bordo.

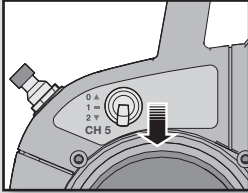


Prova dei comandi

Si raccomanda di eseguire questa prova all'aperto, in modo che il GPS si possa agganciare, con la modalità di volo del SAFE Plus su Esperto (posizione 2).

Prima di eseguire la prova dei comandi all'interno, disattivare il GPS come illustrato nella specifica sezione di questo manuale.

SAFE+



Modalità Esperto

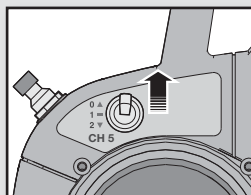
Portare a zero il comando motore e posare il modello su di una superficie piana lontano da ostacoli.

Muovere gli stick del trasmettitore* per accertarsi che l'aereo risponda come illustrato.

Se il modello non dovesse rispondere come previsto, **NON VOLARE!** Per maggiori informazioni si faccia riferimento alla Guida per la risoluzione dei problemi di questo manuale. Se necessario, contattare il servizio assistenza Horizon.

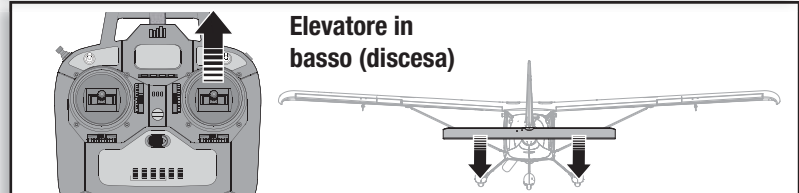
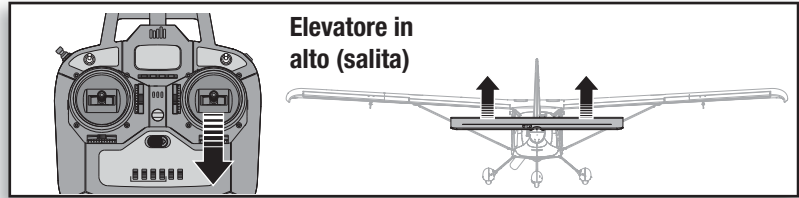
Se l'aereo risponde correttamente, posizionare la modalità di volo del SAFE Plus su Principiante (posizione 0) per prepararsi al volo.

SAFE+



Modalità Principiante

* Il trasmettitore illustrato è in Mode 2. Nel Mode 1, il comando elevatore è sullo stick di sinistra e il comando motore è sullo stick di destra.



Controllo in volo

Per controllare dolcemente l'aereo, fare sempre correzioni piccole e graduali. Tutte le direzioni sono indicate come se si fosse seduti nell'aereo.

Quando il naso dell'aereo punta verso il pilota, un comando alettoni verso sinistra farà deviare l'aereo verso la sua sinistra che corrisponde alla destra del pilota.

- *Volo più veloce o più lento*: quando l'aereo è in volo stabile e livellato, spingendo lo stick motore verso l'alto l'aereo accelera, mentre tirandolo verso il basso rallenta. Quando si aumenta il regime del motore, l'aereo tende a salire.
- *Elevatore in alto o in basso*: spingendo lo stick dell'elevatore in avanti l'aereo scende, tirandolo indietro l'aereo sale.
- *Inclinazione a destra o a sinistra*: portando lo stick alettoni verso destra l'aereo si inclina a destra, idem per la sinistra.
- *Timone a destra o a sinistra*: portando lo stick alettoni verso destra o sinistra si fa sterzare l'aereo nella corrispondente direzione quando è a terra. Per le virate in volo si usano gli alettoni.

Per i primi voli è opportuno impostare la modalità di volo su Principiante (posizione 0).

IMPORTANTE: sebbene la tecnologia SAFE Plus aiuti molto, è ancora necessario pilotare manualmente l'aereo. Se si dà un comando errato a bassa quota o a bassa velocità, l'aereo potrebbe subire un incidente.

| | Comando dal trasmettitore | Reazione dell'aereo |
|-----------|--|---------------------|
| | <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> Modo 1 </div> <div style="text-align: center;"> Modo 2 </div> </div> | |
| Elevatore | Comando elevatore in alto | |
| | Comando elevatore in basso | |
| Alettoni | Stick a destra | |
| | Stick a sinistra | |
| Timone | Stick a destra | |
| | Stick a sinistra | |

Trimmaggio dell'aereo

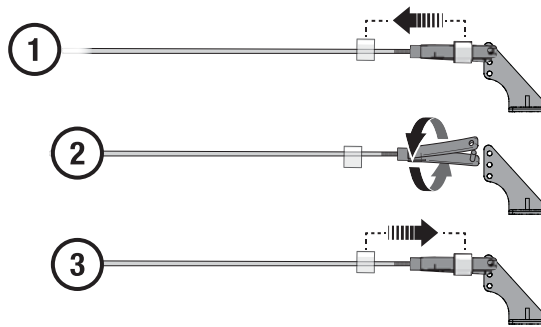
Regolazione del trim manuale

Prima di regolare manualmente i trim, si consiglia di posizionare la modalità di volo del SAFE Plus su Esperto (posizione 2).

Eeguire la regolazione manuale dei trim prima di aumentare il motore oltre il 25% altrimenti le superfici di controllo si muoveranno ad ogni movimento dell'aereo.

Portare i trim del trasmettitore al punto neutro e poi regolare le forcelle in modo che le superfici di controllo siano nelle posizioni che avevano prima di posizionare i trim al centro.

1. Staccare la forcella dalla squadretta.
2. Girare la forcella (come illustrato) per accorciare o allungare il rinvio.
3. Chiudere la forcella sulla squadretta e bloccarla facendo scorrere il tubetto su di essa.



Regolazione dei trim in volo

Se l'aereo non volasse dritto e livellato con il comando motore a metà corsa e i comandi di direzione al centro, volare contro vento e regolare i trim di conseguenza.

| | L'aereo devia | Trim necessario |
|-----------|---------------|-----------------|
| Elevatore | | |
| | | |

| | L'aereo devia | Trim necessario | L'aereo devia | Trim necessario |
|----------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|
| Timone | | | | |
| | | | | |
| Alettoni | | | | |
| | | | | |

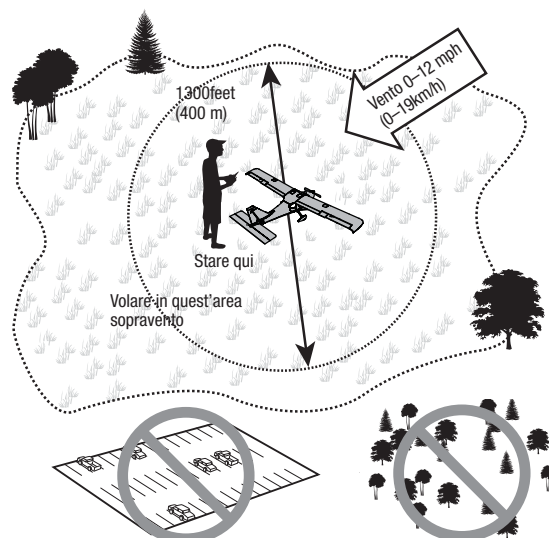
Scegliere un campo di volo

Per volare con successo e in sicurezza proteggendo l'aereo stesso, è molto importante scegliere un posto che sia molto ampio e aperto. Consultare le leggi e le ordinanze locali prima di scegliere il luogo dove far volare questo aereo.

Questo luogo dovrebbe:

- Avere uno spazio aperto almeno di 400m in ogni direzione.
- Evitare il passaggio di pedoni.
- Evitare la presenza di alberi, edifici, auto, linee elettriche e qualsiasi altra cosa in cui si possa impigliare l'aereo o coprirne la visuale.

Non bisogna dimenticare che questo aereo in volo può raggiungere velocità ragguardevoli e quindi coprire notevoli distanze in breve tempo. Bisogna pianificare di volare in un'area che garantisca spazi più ampi di quanto si pensa possano servire, in particolare per i primi voli.



Prova della portata radio

Prima di ogni sessione di voli, e specialmente con un nuovo modello, bisognerebbe eseguire una prova di portata del radiocomando. Il DX4e incorpora un sistema per fare questa prova. Mettendo il trasmettitore in modalità RANGE CHECK, viene ridotta la potenza di emissione per cui si può fare agevolmente la prova in questione.

1. Accendere il trasmettitore per almeno 5 secondi con lo stick motore e il suo trim posti completamente in basso. Collegare la batteria dell'aereo e mantenere l'aereo immobile per almeno 5 secondi.
2. Guardare il modello tenendo il trasmettitore come solitamente si fa durante il volo. **Tenere premuto il tasto Bind/HP/AL mentre si muove avanti-indietro l'interruttore HI/LO Rate per 4 volte.** I LED lampeggiano e suona un allarme. Adesso il sistema si trova nella modalità prevista per la prova della portata.

IMPORTANTE: bisogna tenere premuto il tasto Bind/HP/AL per tutta la durata della prova di portata. Rilasciando il suddetto tasto si esce dalla modalità Range Check.

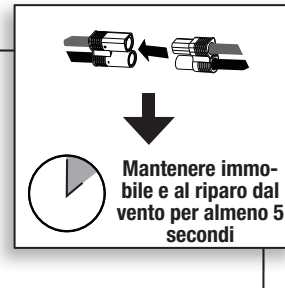
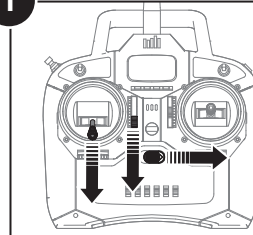
3. Con il sistema alimentato e il modello trattenuto a terra*, stare a circa 30 metri dal modello.



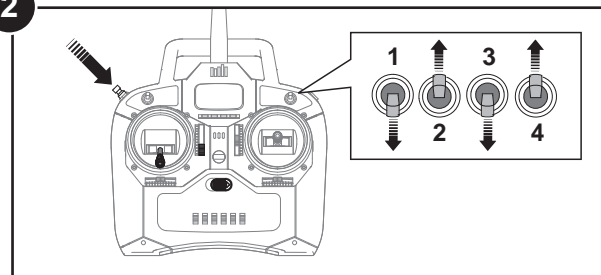
ATTENZIONE: con alcuni aerei, quando il modello viene posto a terra, le sue antenne potrebbero trovarsi a poca distanza dal suolo. Questo potrebbe ridurre l'effettiva portata del radiocomando. Se ci fossero problemi durante la prova di portata, appoggiare il modello su di un supporto non conduttivo ad almeno 60cm dal suolo e poi eseguire di nuovo la prova.

4. Sul trasmettitore muovere i comandi di timone, elevatore, alettoni e motore per accertarsi che attivino correttamente le superfici di controllo sul modello posto a circa 30m.
5. Se ci fossero problemi nel controllo, non mandare in volo il modello e contattare il servizio assistenza Horizon. Vedere anche il sito web Spektrum per maggiori informazioni.

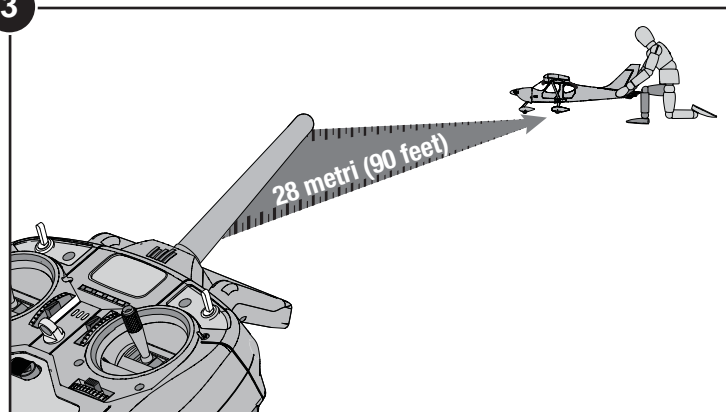
1



2



3



ATTENZIONE: mentre si trattiene il modello durante questa prova, si abbia cura di tenere lontano dall'elica parti del corpo, vestiti svolazzanti e altri oggetti vaganti. In caso contrario si potrebbero subire delle lesioni personali.

IMPORTANTE: Prima del primo volo, eseguire la procedura per la calibrazione della bussola.

Elenco dei controlli da fare prima del volo

| Elenco dei controlli da fare prima del volo | ✓ |
|---|---|
| 1. Cercare un'area aperta e sicura. | |
| 2. Caricare la batteria di bordo. | |
| 3. Installare sul modello la batteria completamente carica. | |
| 4. Accertarsi che i rinvii dei comandi si muovano liberamente. | |
| 5. Eseguire un controllo sulla direzione dei comandi. | |
| 6. Eseguire un controllo sulla direzione dei comandi del SAFE Plus. | |
| 7. Eseguire una prova della portata. | |
| 8. Pianificare il volo in base alle condizioni del campo. | |
| 9. Impostare il timer di volo su 8-10 minuti. | |
| 10. Buon divertimento! | |

In volo

SAFE+ Modalità di volo con la tecnologia SAFE Plus

Modalità Principiante:

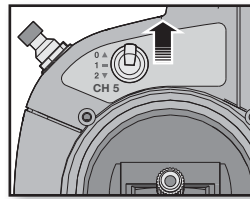
- Al di sotto della quota di 10m, gli angoli di beccheggio (naso in su e in giù) e di rollio (estremità alari in su e in giù) vengono limitati per aiutare a mantenere l'aereo in volo.
- Al di sopra della quota di 10m i controlli su beccheggio e rollio vengono incrementati leggermente.
- Per attivare la modalità Antipanico, rilasciare entrambi gli stick per ottenere un livellamento automatico del modello.

Modalità Intermedio:

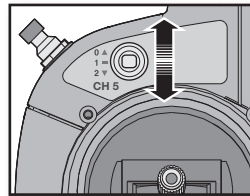
- Stesse condizioni della modalità Principiante, ma con maggior controllo sul beccheggio al di sopra dei 10 metri. Al di sopra dei 10 metri non è attivo l'autolivellamento.
- Al di sotto dei 10 metri, l'autolivellamento è attivo.

Modalità Esperto:

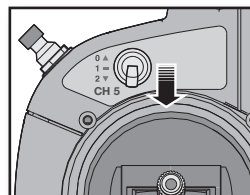
- Involuppo di volo illimitato.
- In qualsiasi momento si può passare alla modalità Principiante e rilasciare gli stick per fare intervenire l'autolivellamento (modalità Antipanico).



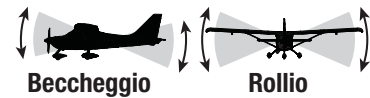
Modalità Principiante (interruttore in posizione 0)



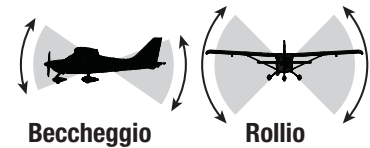
Modalità Intermedio (interruttore in posizione 1)



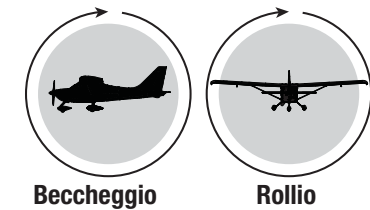
Modalità Esperto (interruttore in posizione 2)



Beccheggio Rollio



Beccheggio Rollio



Beccheggio Rollio

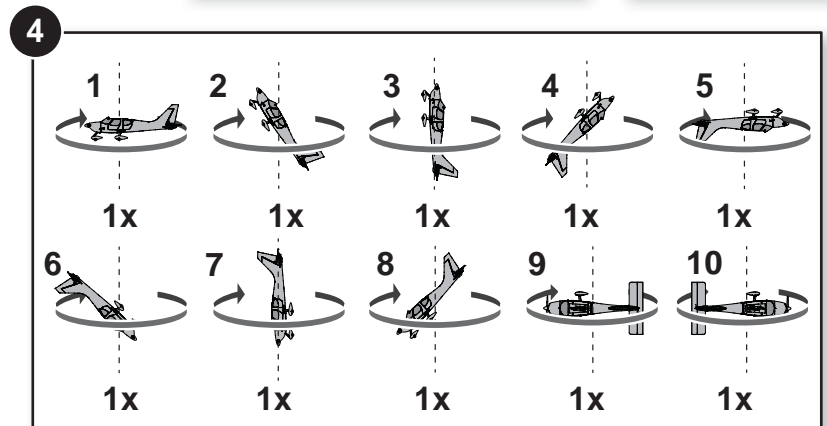
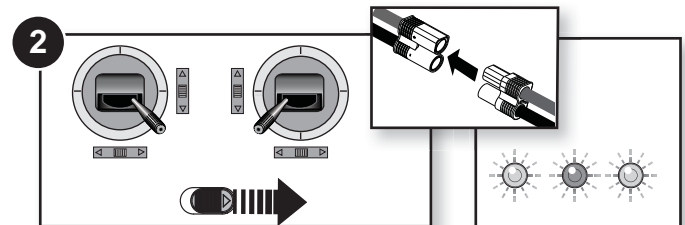
AVVISO: se l'aereo si trova in volo rovescio quando si attiva l'autolivellamento, è necessario avere una quota maggiore per poter tornare al volo diritto e livellato.

Importante: Se ci fossero che dopo l'accensione, l'aereo non risponde al comando motore e gli alettoni sono rivolti completamente verso la destra, l'aereo indica un errore della bussola. Sconnettere la batteria di volo e eseguire la calibrazione della bussola.

Procedura per la calibrazione della bussola

Per ricevere i risultati migliori, eseguire la calibrazione della bussola prima del primo volo e sempre quando si vola l'aereo in un posto nuovo.

1. Accendere il ricevitore e appoggiare il modello a terra sul suo carrello.
2. Con i trim della trasmittente al centro, accendere la trasmittente e l'aereo, tenendo gli stick della trasmittente come illustrato fino a quando l'ESC emette un suono segnalando l'entrata nella modalità calibrazione della bussola.
3. **Wings on:** l'ESC emetterà un suono e gli alettoni si muoveranno in continuazione per indicare che la calibrazione della bussola è attiva.
Wings off: i LED blu e rosso visibili sul ricevitore lampeggieranno alternativamente per indicare che la calibrazione della bussola è attiva. Una volta entrati nella modalità di calibrazione, il comando motore non è attivo e si possono rilasciare gli stick. Il trasmettitore deve restare acceso.
4. Nella modalità di calibrazione, ruotare l'aereo una volta in ognuna delle posizioni illustrate.
5. Rimettere l'aereo a terra sul suo carrello e poi aspettare 3 secondi prima di spegnere il trasmettitore.
6. Attendere altri 3 secondi prima di scollegare la batteria di bordo.



Per ulteriori informazioni in riguardo alla calibrazione della bussola, fare riferimento al video sulla pagina del prodotto Sportsman S+ visitando horizonhobby.com.

Procedura di decollo/Avviamento del GPS

Noi raccomandiamo di iniziare con l'aereo in modalità Principiante e di decollare da terra per i primi voli. Individuare un'area di volo libera da ostacoli (alberi, edifici, ecc.) per un raggio di almeno 200m.

Avviso: il Recinto Virtuale (VF) è presente in tutte le modalità di volo.

Recinto virtuale: VF Park (default)

La funzione VF Park usa il GPS per stabilire per l'aereo un raggio di volo di circa 200m. Non sarà possibile volare al di fuori di questo confine.

1. Accendere l'aereo e appoggiarlo sul suo carrello al centro di quest'area rivolto contro vento. Attendere un po' di tempo in modo che la funzione VF Park stabilisca l'aggancio del segnale GPS. Quando ha terminato, l'aereo emette vari suoni con tono ascendente.
2. Trattenere saldamente l'aereo rivolto contro vento, con il motore al 100%, poi diminuire fino a 0%. Al 90% del comando motore viene impostata la posizione e la direzione per decollo e atterraggio che verrà usata nella funzione AutoLand (atterraggio automatico).
3. Una volta impostata per l'aereo la direzione di decollo e atterraggio, avanzare lentamente il comando motore fino al 100% per decollare.

Recinto virtuale: VF Airfield (campo di volo)

Come nel VF Park, anche questa modalità usa il GPS per stabilire un'area di volo di 400x200m senza limiti in altezza per l'aereo, con aggiunta la funzione "No Fly Zone" (area interdotta al volo). All'aereo verrà impedito di volare sulla "No Fly Zone" (zona box o dietro al pilota).

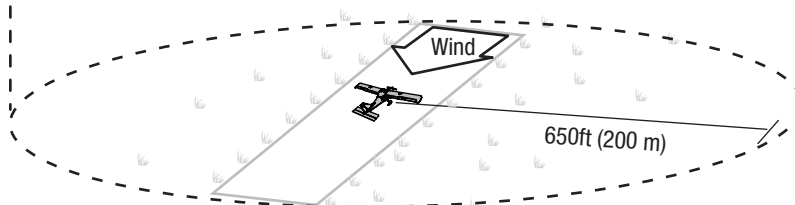
1. Appoggiare l'aereo a terra sul suo carrello sul bordo della pista, perpendicolare alla linea centrale (vedi figura A).
2. Accendere l'aereo e attendere un po' di tempo in modo che la funzione VF Airfield stabilisca l'aggancio del GPS per il bordo della "No Fly Zone". Quando ha terminato, l'aereo emette vari suoni con tono ascendente.
3. Posizionare l'aereo al centro della pista rivolto contro vento (vedi figura B). Se si fa rullare l'aereo per portarlo al centro della pista, NON superare il 90% del comando motore.
4. Una volta che l'aereo si troverà al centro della pista, alzare il motore al 100% e decollare. 90% di motore stabilisce direzione/decollo/direzione atterraggio per l'aereo, che sarà utilizzato dall'aereo per la funzione auto atterraggio (si veda illustrazione B).

Attivazione del VF Airfield

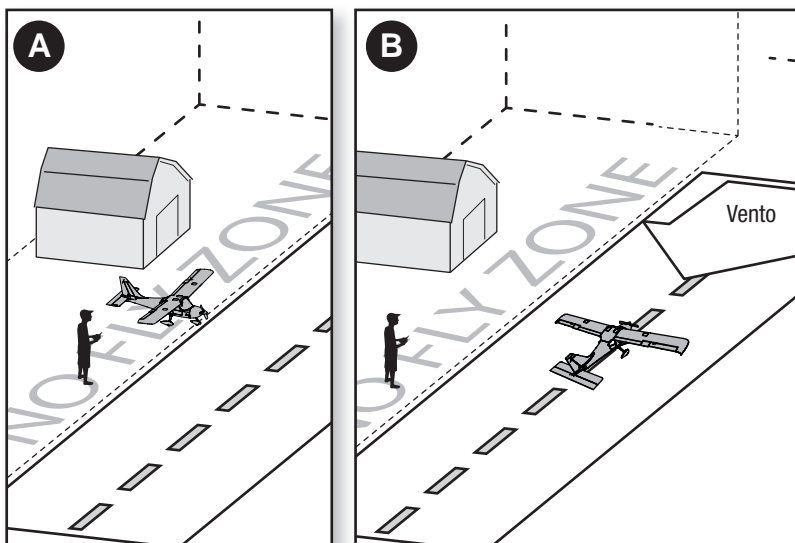
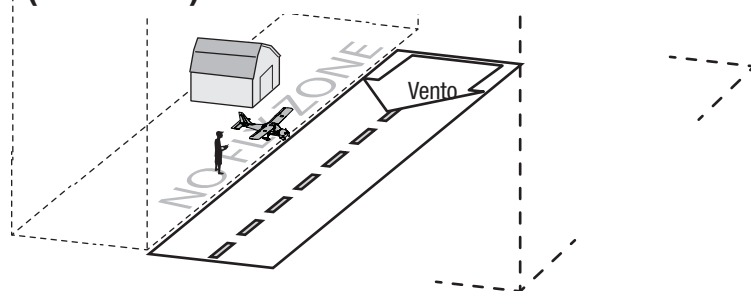
Le impostazioni di fabbrica standard sono VF Park. Per cambiare in VF Airfield (Campo Club), accendere l'aereo mentre si tengono gli stick del trasmettitore come mostrato dalla figura qui a destra.

Il VF Airfield resta attivo finché non viene disattivato manualmente, riportando l'aereo su VF Park.

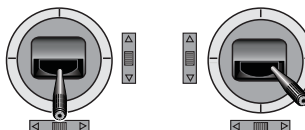
Recinto virtuale: impostazioni per un'area libera (VF Park) (default)



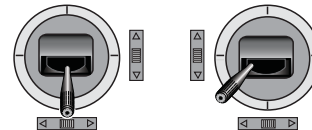
Recinto virtuale: impostazioni per una pista di volo (VF Airfield)



Attivare VF Airfield



Disattivare VF Airfield



Trasmettitore in Mode 2

Decollo

Assicurarsi che l'aereo si trovi nella modalità principianti (interruttore in posizione 0) per il vostro primo volo.

Lancio da terra

Terminato il punto 4 nella procedura di decollo precedente, usare le illustrazioni seguenti.

Accertarsi che l'aereo venga lanciato contro vento mentre il motore viene portato oltre al 90% per la prima volta per impostare correttamente le indicazioni per l'atterraggio.

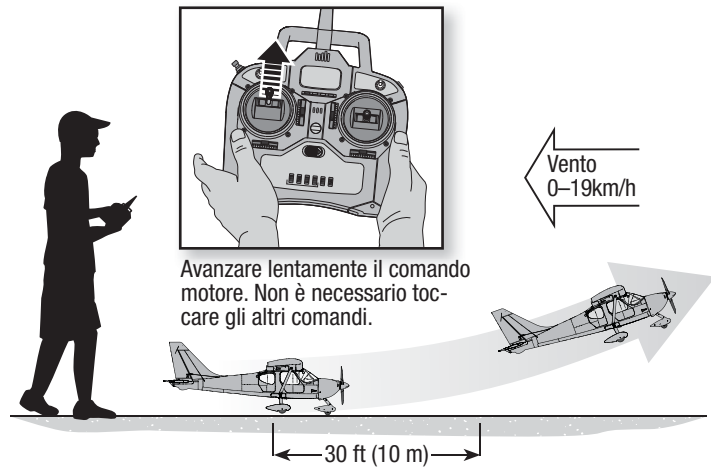
IMPORTANTE: Impostare il timer di volo su 8-9 minuti. La batteria fornita (quando è caricata completamente) è prevista per una durata di questo tipo.

Lancio a mano

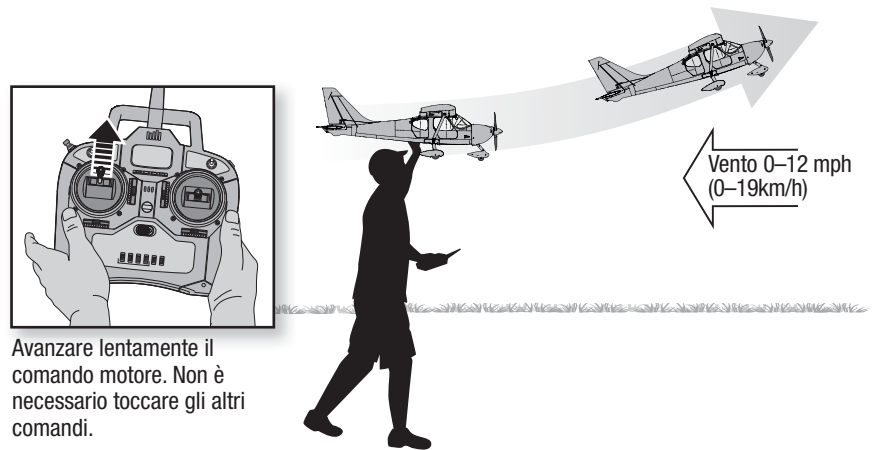
Terminato il punto 4 nella procedura di decollo precedente, fare riferimento ai passi seguenti.

Accertarsi che l'aereo venga lanciato contro vento mentre il motore viene portato oltre al 90% per la prima volta per impostare correttamente le indicazioni per l'atterraggio.

1. Tenere saldamente l'aereo sotto alla fusoliera, dietro al carrello posteriore.
2. Aumentare lentamente il motore fino al 100%.
3. Lanciare l'aereo con il muso leggermente rivolto verso l'alto e contro vento (vento non superiore a 8-10 km/h).



Avanzare lentamente il comando motore. Non è necessario toccare gli altri comandi.



Avanzare lentamente il comando motore. Non è necessario toccare gli altri comandi.

In volo



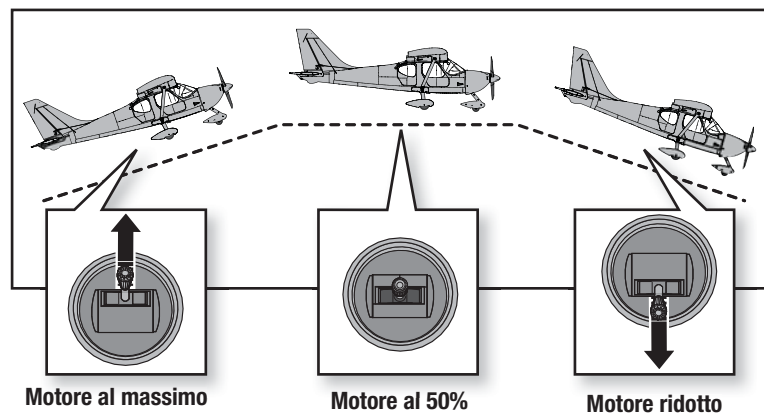
ATTENZIONE: Allontanare l'aereo da fonti magnetiche come per esempio la videocamera e il suo supporto, altoparlanti ecc.. Le fonti magnetiche potrebbero interferire con il sistema GPS e causare una perdita di controllo.

1. Lasciare che l'aereo salga con il motore al massimo, sempre contro vento, finché non arriva a circa 90m di quota, quindi ridurre il motore al 50%.
2. Agire sugli stick con spostamenti piccoli e dolci per vedere la risposta dell'aereo.

Pilotare l'aereo che punta verso il pilota è una delle cose più difficili da fare quando si impara a volare. Iniziare a fare pratica con ampi cerchi ad una certa quota per sicurezza.

Se si perde l'orientamento dell'aereo, rilasciare entrambi gli stick e l'aereo ritornerà ad un volo livellato. Se si è nelle modalità Intermedio o Esperto, prima di rilasciare gli stick bisogna passare alla modalità Principiante.

Quando l'aereo è trimmato correttamente, la particolare aerodinamica dell'ala permetterà di salire con il motore al massimo senza usare l'elevatore.

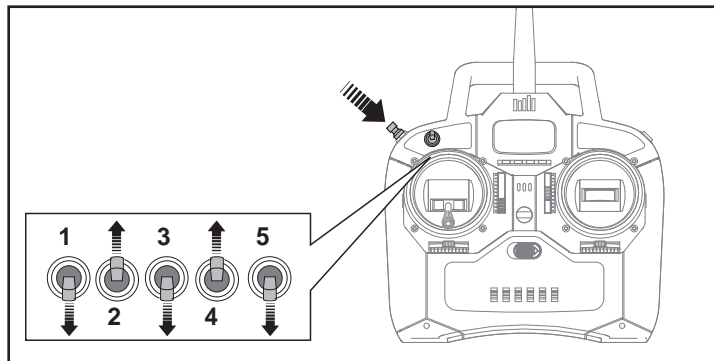


In volo (continua)**Disattivazione del GPS durante il volo**

Se durante il volo dovesse occorrere un malfunzionamento del sistema GPS, bisogna disattivarlo per ripristinare il completo controllo manuale.

Disattivare il GPS durante il volo, tenendo premuto il tasto HP/AL per almeno 3 secondi, continuare a premere il tasto HP/AL, spostando l'interruttore selezione modalità avanti e indietro per al meno 5 volte dalla posizione 0 alla posizione 2, come illustrato.

Una volta disattivato il GPS, l'aereo entrerà nella modalità SAFE in completo controllo manuale. Consigliamo di commutare alla modalità Beginner una volta il GPS è disattivato. Il sistema GPS rimarrà spento fino all'atterraggio del modello e fino a quando la batteria di volo sarà sconnessa e riconnessa.

**Funzione HP (volo di mantenimento)**

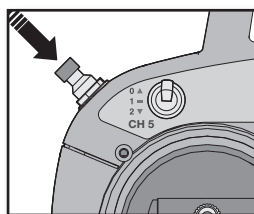
Se, in qualunque momento, l'aereo sembra troppo lontano, premere e rilasciare il tasto HP/AL sul trasmettitore.

L'aereo si porterà ad una quota di circa 40m ed inizierà a volare in cerchio con il motore al 50% prendendo come centro il punto di decollo.

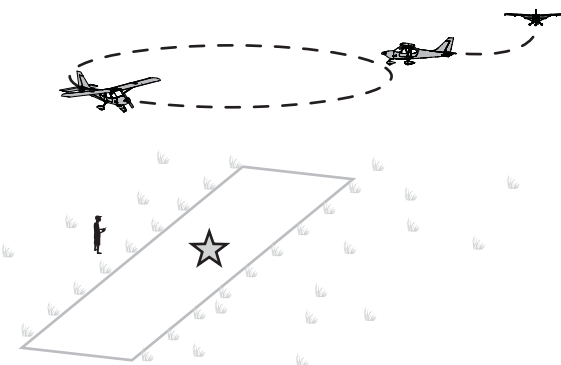
Quando l'aereo è in modalità HP, vola in modo completamente autonomo. Gli stick del trasmettitore non lo controllano più.

AVVISO: come precauzione per la sicurezza, la funzione HP non entra in funzione se l'aereo si trova ad una quota inferiore ai 6m.

Per disattivare la funzione HP e riprendere il controllo, premere di nuovo il tasto HP/AL. Anche cambiando modalità di volo si disattiva la funzione HP.



Premere e rilasciare per attivare il Ritorno a casa

**GPS**

IMPORTANTE: quando si attiva la funzione HP, l'aereo risponde immediatamente. Se questo non avviene, significa che è stato perso il segnale del GPS. Rilasciare gli stick riducendo lentamente il motore per far planare dolcemente l'aereo fino a terra.

Se è stato attivato il VF Airfield, l'aereo si porterà a circa 40m iniziando un volo circolare di fronte alla pista con il motore al 50%.

Failsafe

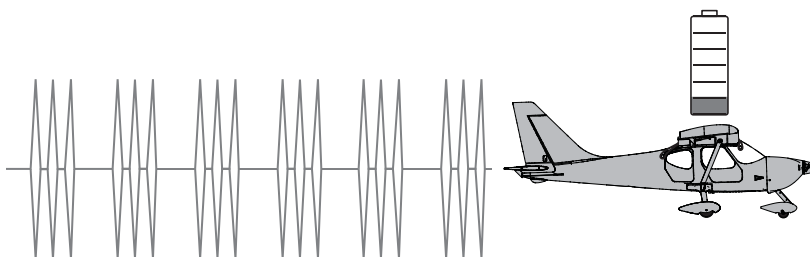
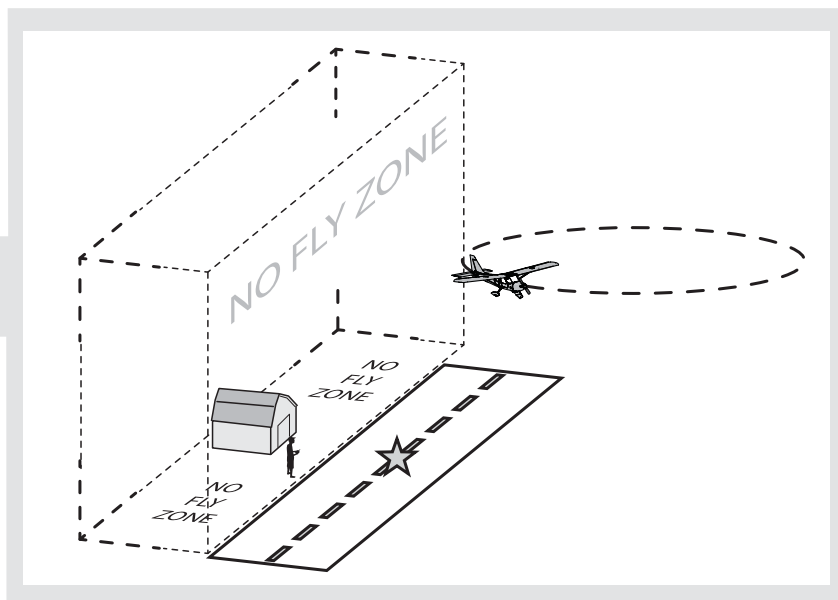
Se, in qualsiasi momento, l'aereo perde il segnale del trasmettitore, si attiva automaticamente la funzione HP finché non viene ristabilito il collegamento. Se questo non avvenisse, l'aereo atterrerà vicino al punto di decollo.

LVC (spegnimento per bassa tensione)

La funzione LVC è inserita nell'ESC per proteggere la batteria dalla sovrascarica. Se la carica della batteria scende troppo, l'LVC limita la potenza fornita al motore. L'aereo inizia a rallentare e si sente il motore pulsare. Appena ci si accorge che la potenza del motore diminuisce, far atterrare immediatamente l'aereo e caricare la batteria di bordo.

Dopo l'uso collegare e togliere la batteria LiPo dall'aereo per evitare una lenta scarica. Prima di mettere via la batteria LiPo per lungo tempo conviene caricarla a metà. Durante la conservazione bisogna accertarsi che la tensione della batteria non scenda sotto i 3 V per cella.

AVVISO: volare ripetutamente fino a che il motore pulsa, potrebbe danneggiare la batteria.



Atterraggio

Funzione AutoLand (atterraggio automatico)

Quando si decide di terminare il volo o il timer segnala che il tempo è scaduto, tenere premuto il tasto HP/AL per 3 secondi. Immediatamente l'aereo vira automaticamente per un avvicinamento sopra vento.

In questa condizione l'aereo manovra da una quota di circa 20m e ad una distanza di circa 150m sotto vento rispetto al punto di decollo. Poi vira contro vento ed inizia l'avvicinamento finale per l'atterraggio. L'aereo atterrerà sempre contro vento in prossimità del punto di decollo fino ad arrestarsi completamente.

In qualsiasi momento si può abortire l'atterraggio premendo e rilasciando il tasto HP/AL (lo stesso effetto si ottiene anche cambiando modalità di volo).

GPS **IMPORTANTE:** quando si attiva la funzione AutoLand, l'aereo risponde immediatamente. Se questo non avviene, significa che è stato perso il segnale del GPS. Rilasciare gli stick riducendo lentamente il motore per far planare dolcemente l'aereo fino a terra.

IMPORTANTE: come precauzione per la sicurezza, la funzione AutoLand non entra in funzione se l'aereo si trova ad una quota inferiore ai 6m.

AVVISO: la funzione AutoLand non è in grado di evitare gli ostacoli. Prima di iniziare il volo accertarsi che l'area di volo sia priva di ostacoli (alberi, edifici, ecc.).

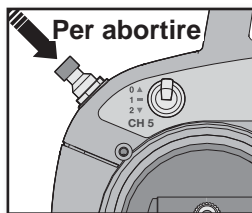
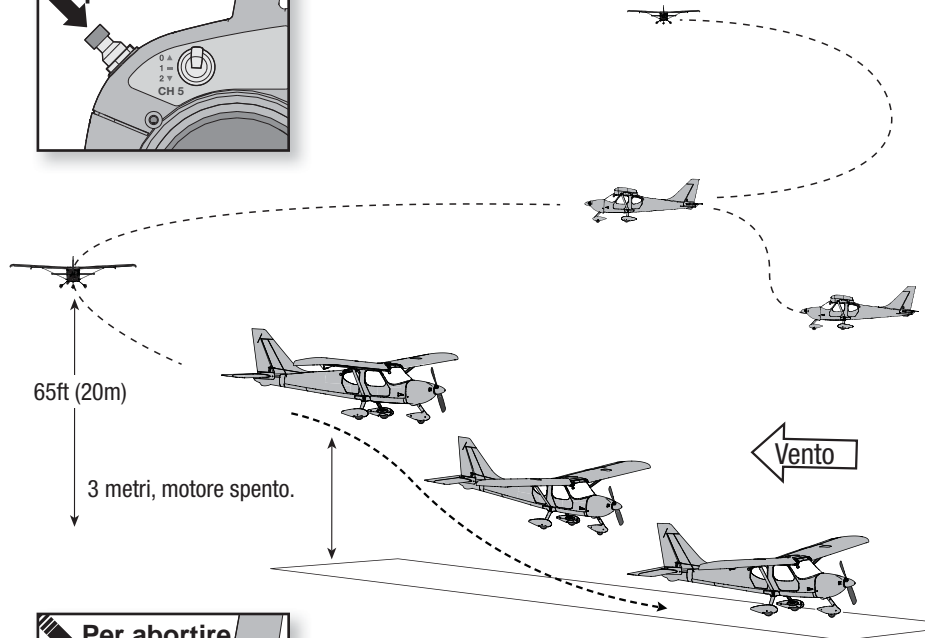
ATTENZIONE: non prendere al volo con le mani un aereo in atterraggio. Ciò potrebbe causare lesioni al pilota e danni all'aereo.

AVVISO: dopo il volo non lasciare mai l'aereo al sole o dentro un'auto surriscaldata, altrimenti si potrebbe danneggiare il materiale espanso di cui è fatto.

AVVISO: se ci si accorge che un incidente è imminente, bisogna ridurre il motore. In caso contrario si avrebbero più danni alla struttura, come pure al ricevitore e al motore.

Controlli dopo il volo

| | |
|---|---|
| 1. Scollegare la batteria di bordo dall'aereo (necessario per la sicurezza) | ✓ |
| 2. Togliere la batteria dall'aereo | |
| 3. Spegnerne il trasmettitore | |
| 4. Ricaricare la batteria di bordo | |
| 5. Riparare o sostituire le parti danneggiate | |
| 6. Riporre la batteria separata dall'aereo e controllare periodicamente la sua carica | |
| 7. Prendere nota delle condizioni del volo per pianificare quelli futuri | |



Come assistere la funzione AutoLand

Quando si attiva questa funzione, non è necessario intervenire con gli stick, però si possono usare in qualsiasi momento per evitare un ostacolo o allungare l'atterraggio.

Stick alettoni

Usare lo stick degli alettoni per virare a destra o a sinistra per evitare un ostacolo o fare piccole variazioni della direzione nell'avvicinamento finale. Quando si dà comando alettoni, il motore aumenta leggermente. Basta rilasciare lo stick ed il sistema riprenderà il controllo completo.

Stick motore

Usare lo stick motore per impostare il punto massimo. Quando si agisce sullo stick dell'elevatore, il motore andrà al punto massimo impostato.

Stick elevatore

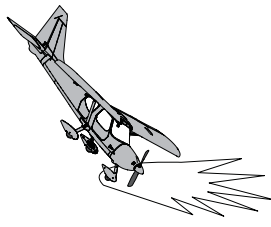
Elevatore in alto - Permette all'aereo di allungare l'avvicinamento guadagnando un po' di quota. Quando si dà comando il motore aumenta fino al punto massimo impostato prima.

Elevatore in basso - Permette all'aereo di allungare l'avvicinamento senza guadagnare o perdere quota. Quando si dà comando, il motore aumenta fino al punto massimo impostato prima senza guadagnare o perdere quota.

Esempio: quando si atterra con vento contrario, impostare il motore a circa 3/4 della potenza. Quando si muove lo stick dell'elevatore per allungare l'avvicinamento, la potenza aumenterà solo fino a 3/4. Impostare il motore ad un livello più alto con vento più forte o ad un livello più basso con vento più debole.

Appena si centra lo stick di destra, il sistema riprenderà il controllo completo dell'aereo.

AVVERTENZA: Ridurre sempre il motore in caso di urto dell'elica.



AVVISO: i danni dovuti ad incidente non sono coperti dalla garanzia.

Disattivare il GPS

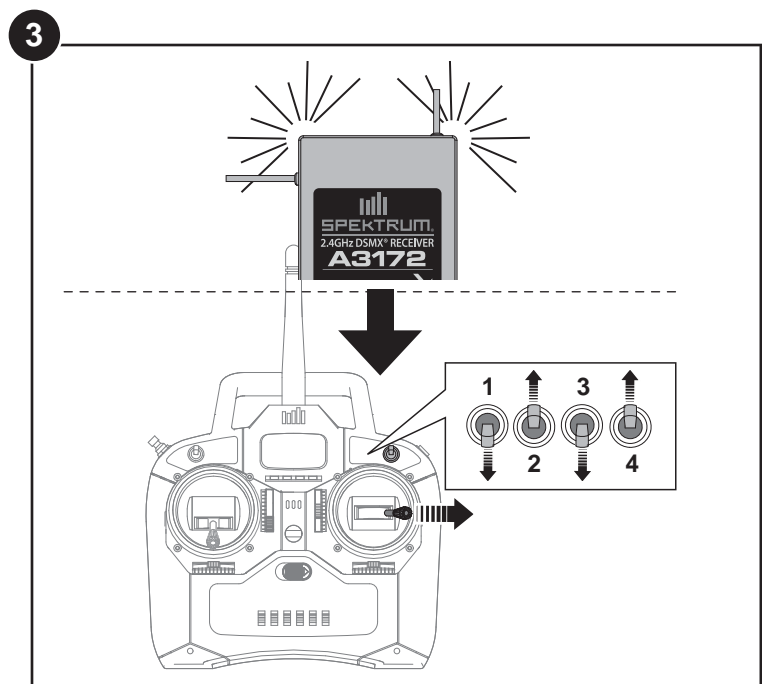
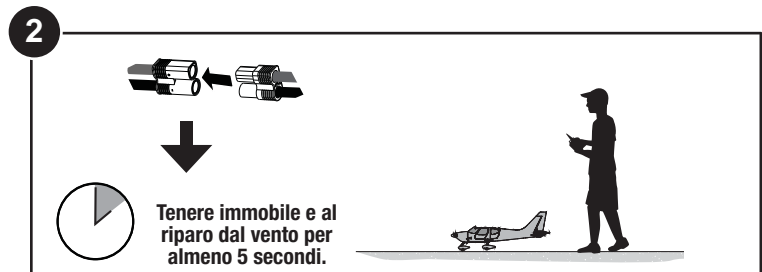
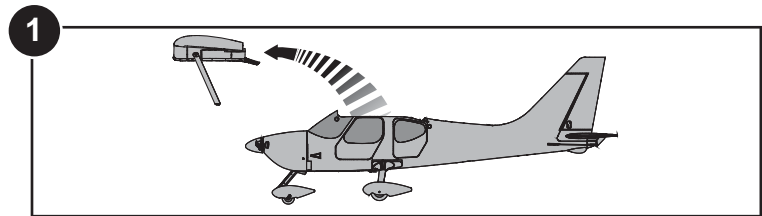
Normalmente l'aereo viene fornito con la funzione GPS attivata. Però si può scegliere di disattivarla per fare un controllo della direzione dei comandi al coperto o semplicemente per usare l'aereo senza la funzione GPS.

Importante: quando si disattiva la funzione GPS, il Funzione HP, l'AutoLand e Recinto virtuale non funzionano.

Per disattivare il sistema GPS, assicurarsi che la trasmittente sia connessa con l'aereo e accesa.

1. Togliere l'ala per vedere completamente il ricevitore.
2. Collegare una batteria di bordo e appoggiare l'aereo livellato sul suo carrello.
3. Quando i LED blu e rosso del ricevitore lampeggiano velocemente (indicando l'inizializzazione del GPS), tenere lo stick alettoni completamente a destra e muovere rapidamente su e giù l'interruttore del riduttore (D/R) per 4 volte.
4. Entro 3 secondi il LED rosso si spegne e quello blu lampeggia lentamente per indicare che il GPS è disattivato.

Per riattivare il GPS basta semplicemente scollegare e ricollegare la batteria al ricevitore.



Assistenza e riparazioni

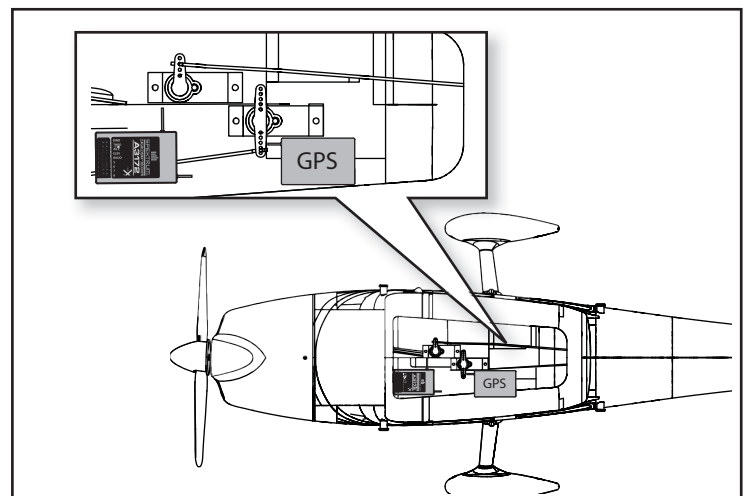
AVVISO: dopo ogni impatto o sostituzione accertarsi sempre che il modulo ricevitore/GPS sia fissato bene nella fusoliera. Se viene sostituito il ricevitore, installare quello nuovo nella stessa posizione e orientamento di quello originale, altrimenti si potrebbero causare dei danni.

Grazie al materiale Z-Foam usato per questo aereo, le riparazioni si possono fare con qualsiasi tipo di colla (colla a caldo, CA normale, epoxy, ecc.).

AVVISO: i danni dovuti a incidente non sono coperti dalla Garanzia.

Se le parti non sono riparabili, consultare l'elenco dei ricambi per ordinarle con il numero di codice.

L'uso di acceleranti per CA potrebbe danneggiare la vernice di questo aereo. NON maneggiare l'aereo finché l'accelerante non è completamente asciutto.



Manutenzione del gruppo propulsore

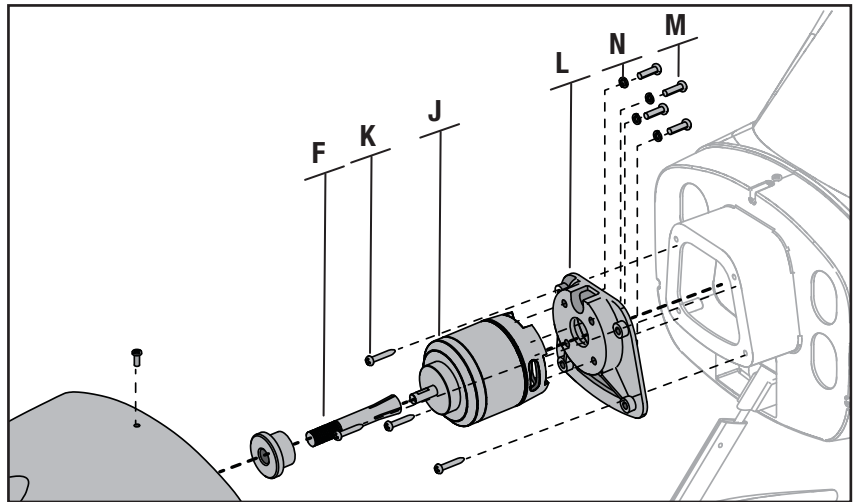
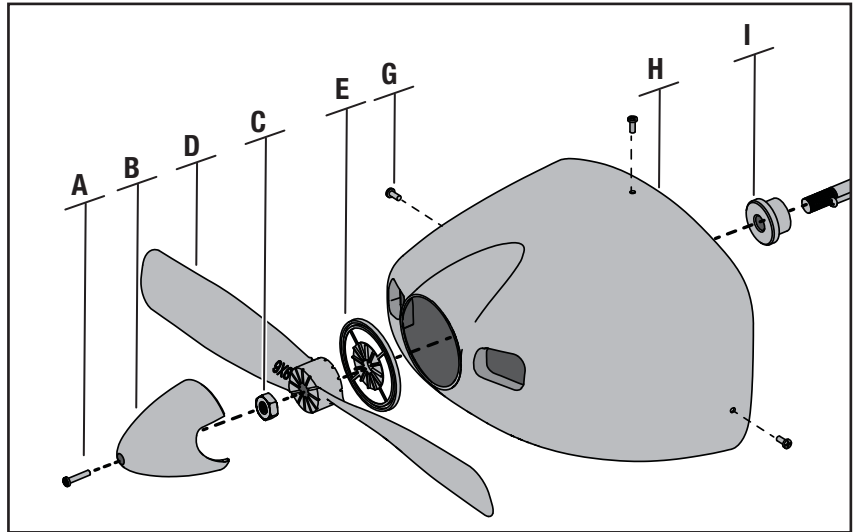
ATTENZIONE: prima di togliere l'elica bisogna scollegare la batteria di bordo.

Smontaggio

1. Togliere la vite (A) e l'ogiva (B) dal dado esagonale (C).
2. Togliere il dado esagonale, l'elica (D) e il fondello (E) dall'adattatore conico (F). Per togliere il dado esagonale è necessaria una chiave.
3. Togliere con cura le 3 viti (G) e la capottina (H) dalla fusoliera. La vernice potrebbe trattenere la capottina attaccata alla fusoliera.
4. Togliere la rondella di trascinamento (I) e l'adattatore conico dal motore (J).
5. Togliere le 4 viti (K) dal supporto motore (L).
6. Staccare i connettori del motore da quelli dell'ESC.
7. Togliere le 4 viti (M) e le 4 rondelle (N) dal supporto motore e dal motore.
8. Rimontare seguendo l'ordine inverso.

Consigli per il montaggio

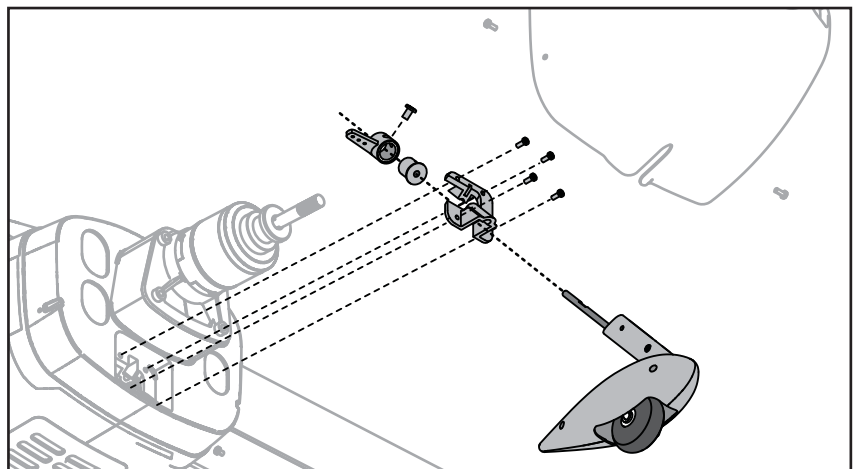
- Allineare correttamente e collegare i fili del motore a quelli del regolatore (ESC) facendo combaciare i colori.
- Il numero che indica la misura dell'elica (9x6) deve essere rivolto dal lato opposto del motore per avere un corretto funzionamento.
- Per stringere il dado è necessaria una chiave.
- Accertarsi che l'ogiva appoggi bene sul suo fondello.



Manutenzione del carrello anteriore

1. Togliere ogiva, elica e capottina per avere accesso al carrello anteriore (come illustrato prima in questo manuale).
2. Allentare le viti del carrello anteriore (A) sul braccio sterzante (B) e togliere la gamba (C). Il braccio sterzante potrebbe essere allentato sul suo supporto (D) dopo che la gamba è stata rimossa, anche se il collegamento (E) al servo è collegato. Per un movimento corretto bisogna che sia collegato allo stesso foro come era in origine.
3. Montare seguendo l'ordine inverso. Installare la gamba con la parte piatta rivolta in avanti. Stringere a fondo la vite del carrello anteriore sulla parte piatta della gamba.

Accertarsi sempre che la forcella della barretta di comando sul servo del timone sia regolata in modo che il modello proceda dritto quando il comando del timone è al centro.



Guida alla risoluzione dei problemi

| Problema | Possibile causa | Soluzione |
|--|--|---|
| Dopo l'accensione, l'aereo non risponde al comando motore e gli alettoni sono rivolti completamente verso la destra. | Errore della bussola | Sconnettere la batteria di volo e eseguire la calibrazione della bussola. |
| L'unità non funziona | Trasmittitore e ricevitore non sono connessi | Rifare la connessione seguendo le indicazioni di questo manuale |
| | Il GPS non si aggancia (o si usa al coperto senza aver disabilitato il GPS) | Spostarsi all'aperto e accendere l'aereo o disabilitare il GPS |
| | Le pile AA del trasmettitore sono esaurite o installate in modo errato, come si può notare dal fatto che il LED abbia una luce fioca o sia spento, oppure che suoni l'allarme per batteria scarica | Controllare la polarità nell'installazione delle pile o sostituirle con altre nuove |
| | Non c'è collegamento elettrico | Spingere bene i connettori l'uno contro l'altro |
| | La batteria di bordo è scarica | Caricare completamente la batteria |
| | Un incidente ha danneggiato il radiocomando all'interno della fusoliera | Sostituire la fusoliera o il ricevitore |
| L'aereo continua a virare dalla stessa parte | Il timone o il suo trim non sono regolati correttamente | Regolare i trim, poi atterrare e regolare manualmente i rinvi degli alettoni e/o del timone in modo da evitare l'uso dei trim |
| | Gli alettoni o il loro trim non sono regolati correttamente | Regolare la posizione degli alettoni con il trim o manualmente |
| L'aereo devia dalla direzione quando è a terra, ma in aria vola dritto | Il rinvio del carrello anteriore non è regolato | Regolare il rinvio che comanda lo sterzo del carrello anteriore in modo che il modello vada dritto a terra quando il timone è centrato |
| L'aereo non atterra nella posizione del decollo iniziale | La bussola non è calibrato | Calibrare la bussola seguendo la procedura di calibrazione della bussola che si trova su questo manuale |
| Malfunzionamento sistema GPS | La bussola è stata esposta a una fonte magnetica. | Disattivare il sistema GPS durante il volo e far atterrare l'aereo. Rimuovere ogni possibile fonte magnetica come per esempio la videocamera e il suo supporto, altoparlanti ecc.. Sconnettere e riconnettere la batteria di volo per attivare nuovamente il sistema GPS per il prossimo volo. Eseguire di nuovo la calibrazione della bussola prima di volare. |
| L'aereo è difficile da controllare | L'ala o la coda sono danneggiate | Sostituire le parti danneggiate |
| | Elica danneggiata | Atterrare immediatamente e sostituire l'elica |
| | Il baricentro è dietro alla posizione consigliata | Spostare in avanti la batteria e non volare finché il baricentro non è posizionato correttamente |
| L'aereo ha una salita troppo ripida con il motore a metà corsa | Il vento è troppo forte | Attendere che il vento diminuisca |
| | L'elevatore è trimmato troppo in alto | Se il trim deve fare più di 4 scatti è necessario regolare meccanicamente il rinvio |
| | La batteria non è installata nella posizione corretta | Spostarla in avanti di circa 1 centimetro |
| L'aereo non sale | La batteria non è completamente carica | Prima del volo caricare completamente la batteria |
| | L'elevatore è trimmato troppo in basso | Trimmarlo un po' più verso l'alto |
| | L'elica è danneggiata o montata al contrario | Atterrare immediatamente e montare l'elica nel modo corretto |
| Si fa fatica a lanciare il modello | Si lancia l'aereo sotto vento o con vento al traverso | Lanciare sempre il modello contro vento |
| Il tempo di volo è troppo breve | La batteria non è stata caricata completamente | Ricaricare completamente |
| | Si è volato con il motore al massimo per tutto il volo | Volare appena sopra la metà motore per incrementare il tempo di volo |
| | Il vento è troppo forte per fare un volo sicuro | Volare in un giorno più calmo |
| | Elica danneggiata | Sostituire l'elica |
| L'aereo vibra | Elica, ogiva o motore danneggiati | Stringere o sostituire le parti |
| Timone, alettoni o elevatore non si muovono liberamente | Rinvi o cerniere danneggiati o bloccati | Sistemare i difetti |
| > L'aereo non si connette al trasmettitore (durante la connessione) | Il trasmettitore è troppo vicino all'aereo durante la connessione | Allontanare il trasmettitore dall'aereo e ripetere la procedura di connessione |
| | L'aereo o il trasmettitore sono troppo vicini a grossi oggetti metallici, sorgenti WiFi o ad un altro trasmettitore | Portare trasmettitore e aereo in un'altra posizione e ripetere la procedura di connessione |
| | Il connettore "bind plug" non è installato correttamente | Installare il "bind plug" e ripetere la procedura di connessione |
| | La carica della batteria di bordo o del trasmettitore è troppo bassa | Sostituire/Ricaricare le batterie |

| Problema | Possibile causa | Soluzione |
|--|---|--|
| L'aereo non si connette al trasmettitore (dopo la connessione) | Il trasmettitore è troppo vicino all'aereo durante la connessione | Allontanare il trasmettitore dall'aereo e ripetere la procedura di connessione |
| | L'aereo o il trasmettitore sono troppo vicini a grossi oggetti metallici, sorgenti WiFi o ad un altro trasmettitore | Portare trasmettitore e aereo in un'altra posizione e ripetere la procedura di connessione |
| | Il "bind plug" è rimasto inserito | Ripetere la connessione e rimuovere il "bind plug" a operazione terminata |
| | La carica della batteria di bordo o del trasmettitore è troppo bassa | Sostituire/Ricaricare le batterie |
| | Può darsi che il trasmettitore sia stato connesso ad un altro modello (usando un protocollo DSM diverso) | Connettere l'aereo giusto al trasmettitore |
| Pur avendo regolato alettoni e/o timone, non risultano centrati quando si collega la batteria al modello | Il modello è stato mosso dopo l'accensione iniziale | Staccare la batteria di bordo e ricollegarla tenendo l'aereo immobile per almeno 5 secondi |

Garanzia

Periodo di garanzia

La garanzia esclusiva - Horizon Hobby, LLC (Horizon) garantisce che i prodotti acquistati (il "Prodotto") sono privi di difetti relativi ai materiali e di eventuali errori di montaggio. Il periodo di garanzia è conforme alle disposizioni legali del paese nel quale il prodotto è stato acquistato. Tale periodo di garanzia ammonta a 6 mesi e si estende ad altri 18 mesi dopo tale termine.

Limiti della garanzia

- (a) La garanzia è limitata all'acquirente originale (Acquirente) e non è cedibile a terzi. L'acquirente ha il diritto a far riparare o a far sostituire la merce durante il periodo di questa garanzia. La garanzia copre solo quei prodotti acquistati presso un rivenditore autorizzato Horizon. Altre transazioni di terze parti non sono coperte da questa garanzia. La prova di acquisto è necessaria per far valere il diritto di garanzia. Inoltre, Horizon si riserva il diritto di cambiare o modificare i termini di questa garanzia senza alcun preavviso e di escludere tutte le altre garanzie già esistenti.
- (b) Horizon non si assume alcuna garanzia per la disponibilità del prodotto, per l'adeguatezza o l'idoneità del prodotto a particolari previsti dall'utente. È sola responsabilità dell'acquirente il fatto di verificare se il prodotto è adatto agli scopi da lui previsti.
- (c) Richiesta dell'acquirente – spetta soltanto a Horizon, a propria discrezione riparare o sostituire qualsiasi prodotto considerato difettoso e che rientra nei termini di garanzia. Queste sono le uniche rivalse a cui l'acquirente si può appellare, se un prodotto è difettoso. Horizon si riserva il diritto di controllare qualsiasi componente utilizzato che viene coinvolto nella rivalsa di garanzia. Le decisioni relative alla sostituzione o alla riparazione avvengono solo in base alla discrezione di Horizon. Questa garanzia non copre danni superficiali o danni per cause di forza maggiore, uso errato del prodotto, negligenza, uso ai fini commerciali, o una qualsiasi modifica a qualsiasi parte del prodotto. Questa garanzia non copre danni dovuti ad una installazione errata, ad un funzionamento errato, ad una manutenzione o un tentativo di riparazione non idonei a cura di soggetti diversi da Horizon. La restituzione del prodotto a cura dell'acquirente, o da un suo rappresentante, deve essere approvata per iscritto dalla Horizon.

Limiti di danno

Horizon non si riterrà responsabile per danni speciali, diretti, indiretti o consequenziali; perdita di profitto o di produzione; perdita commerciale connessa al prodotto, indipendentemente dal fatto che la richiesta si basa su un contratto o sulla garanzia. Inoltre la responsabilità di Horizon non supera mai in nessun caso il prezzo di acquisto del prodotto per il quale si chiede la responsabilità. Horizon non ha alcun controllo sul montaggio, sull'utilizzo o sulla manutenzione del prodotto o di combinazioni di vari prodotti. Quindi Horizon non accetta nessuna responsabilità per danni o lesioni derivanti da tali circostanze. Con l'utilizzo e il montaggio del prodotto l'utente acconsente a tutte le condizioni, limitazioni e riserve di garanzia citate in questa sede. Qualora l'utente non fosse pronto ad assumersi tale responsabilità associata all'uso del prodotto, si suggerisce di restituire il prodotto intatto, mai usato e immediatamente

presso il venditore.

Indicazioni di sicurezza

Questo è un prodotto sofisticato di hobbistica e non è un giocattolo. Esso deve essere manipolato con cautela, con giudizio e richiede delle conoscenze basilari di meccanica e delle facoltà mentali di base. Se il prodotto non verrà manipolato in maniera sicura e responsabile potrebbero risultare delle lesioni, dei gravi danni a persone, al prodotto o all'ambiente circostante. Questo prodotto non è concepito per essere usato dai bambini senza una diretta supervisione di un adulto. Il manuale del prodotto contiene le istruzioni di sicurezza, di funzionamento e di manutenzione del prodotto stesso. È fondamentale leggere e seguire tutte le istruzioni e le avvertenze nel manuale prima di mettere in funzione il prodotto. Solo così si eviterà un utilizzo errato e di preverranno incidenti, lesioni o danni.

Domande, assistenza e riparazioni

Il vostro negozio locale e/o luogo di acquisto non possono fornire garanzie di assistenza o riparazione senza previo colloquio con Horizon. Questo vale anche per le riparazioni in garanzia. Quindi in tali casi bisogna interpellare un rivenditore, che si metterà in contatto subito con Horizon per prendere una decisione che vi possa aiutare nel più breve tempo possibile.

Manutenzione e riparazione

Se il prodotto deve essere ispezionato o riparato, si prega di rivolgersi ad un rivenditore specializzato o direttamente ad Horizon. Il prodotto deve essere Imballato con cura. Bisogna far notare che i box originali solitamente non sono adatti per effettuare una spedizione senza subire alcun danno. Bisogna effettuare una spedizione via corriere che fornisce una tracciabilità e un'assicurazione, in quanto Horizon non si assume alcuna responsabilità in relazione alla spedizione del prodotto. Inserire il prodotto in una busta assieme ad una descrizione dettagliata dei problemi e ad una lista di tutti i singoli componenti spediti. Inoltre abbiamo bisogno di un indirizzo completo, di un numero di telefono per rivolgere ulteriori domande e di un indirizzo e-mail.

Garanzia a riparazione

Le richieste in garanzia verranno elaborate solo se è presente una prova d'acquisto in originale proveniente da un rivenditore specializzato autorizzato, nella quale è ben visibile la data di acquisto. Se la garanzia viene confermata, allora il prodotto verrà riparato o sostituito. Questa decisione spetta esclusivamente a Horizon Hobby.

Riparazioni a pagamento

Se bisogna effettuare una riparazione a pagamento, effettueremo un preventivo che verrà inoltrato al vostro rivenditore. La riparazione verrà effettuata dopo l'autorizzazione da parte del vostro rivenditore. La somma per la riparazione dovrà essere pagata al vostro rivenditore. Le riparazioni a pagamento avranno un costo minimo di 30 minuti di lavoro e in fattura includeranno le spese di restituzione. Qualsiasi riparazione non pagata e non richiesta entro 90 giorni verrà considerata abbandonata e verrà gestita di conseguenza.

ATTENZIONE : Le riparazioni a pagamento sono disponibili solo sull'elettronica e sui motori. Le riparazioni a livello meccanico, soprattutto per gli elicotteri e le vetture RC sono molto costose e devono essere effettuate autonomamente dall'acquirente.

Informazioni per i contatti

| Paese di acquisto | Horizon Hobby | Telefono / indirizzo e-mail | Indirizzo |
|-------------------|--|--|--|
| Germania | Horizon Technischer Service Sales: Horizon Hobby GmbH | service@horizonhobby.de +49 (0) 4121 2655 100 | Christian-Junge-Straße 1 25337 Elmshorn, Germania |

Informazioni sulla conformità per l'Unione Europea



HBZ Glasair SAFE BNF (HBZ8480)

EU Compliance Statement: Dichiarazione di Conformità EU: Horizon Hobby, LLC con la presente dichiara che il prodotto è conforme ai requisiti essenziali e ad altre disposizioni rilevanti del R&TTE, EMC direttiva LVD.

HBZ Glasair SAFE RTF (HBZ8400)

EU Compliance Statement: Dichiarazione di Conformità EU: Horizon Hobby, LLC con la presente dichiara che il prodotto è conforme ai requisiti essenziali e ad altre disposizioni rilevanti del direttiva R&TTE, EMC direttiva LVD.

Una copia delle dichiarazioni di conformità per l'Unione Europea è disponibile a: <http://www.horizonhobby.com/content/support-render-compliance>.

Istruzioni per lo smaltimento RAEE da parte degli utenti dell'Unione Europea



Questo prodotto non deve essere smaltito assieme ai rifiuti domestici. Al contrario, l'utente è responsabile dello smaltimento di tali rifiuti, che devono essere portati in un centro di raccolta designato per il riciclaggio di rifiuti elettrici e apparecchiature elettroniche. La raccolta differenziata e il riciclaggio di tali rifiuti provenienti da apparecchiature, nel momento dello smaltimento aiuteranno a preservare le risorse naturali e garantiranno un riciclaggio adatto a proteggere il benessere dell'uomo e dell'ambiente. Per maggiori informazioni sui centri di raccolta, contattare il proprio ufficio locale, il servizio di smaltimento rifiuti o il negozio presso il quale è stato acquistato il prodotto.

Replacement Parts • Ersatzteile • Pièces de rechange • Pezzi di ricambio

| Part # Nummer Numéro Codice | Description | Beschreibung | Description | Descrizione |
|------------------------------------|--|--|---|---|
| HBZ8402 | Decal Sheet: Glasair | Hobbyzone Glasair : Dekorbogen | Planche de décoration: Glasair | Set adesivi: Glasair |
| HBZ7606 | Landing Gear Set: Glasair | Hobbyzone Glasair : Fahrwerksset | Train d'atterrissage : Glasair | Set carrello: Glasair |
| HBZ7608 | Spinner: Glasair | Hobbyzone Glasair : Spinner | Cône : Glasair | Ogiva: Glasair |
| HBZ7618 | Prop Adapter: Glasair | Hobbyzone Glasair : Propeller Adapter | Adaptateur d'hélice : Glasair | Adattatore elica: Glasair |
| PKZ1019 | 9x6 Propeller | Parkzone P-51 Luftschraube BL 9x6 | Hélice 9x6 | Elica 9x6 |
| HBZ8420 | Wing: Glasair | Hobbyzone Glasair : Tragfläche | Aile : Glasair | Ala: Glasair |
| HBZ7127 | Rubber bands (3) | Hobbyzone weiße Gummibänder(6) | Bandes caoutchouc (3) | Elastici (3) |
| HBZ7622 | Wing Struts: Glasair | Hobbyzone Glasair : Tragflächenstreben | Haubans d'ailes : Glasair | Montanti ala: Glasair |
| HBZ8424 | Pushrod Set: Glasair | Hobbyzone Glasair : Gestänge | Tringleries: Glasair | Set comandi: Glasair |
| HBZ7625 | Horizontal Stab: Glasair | Hobbyzone Glasair : Höhenleitwerk | Stabilisateur : Glasair | Stab orizzontale: Glasair |
| HBZ7626 | Cowl: Glasair | Hobbyzone Glasair : Motorhaube | Capot : Glasair | Capottina: Glasair |
| HBZ7628 | Motor Mount: Glasair | Hobbyzone Glasair : Motorhalter | Support moteur : Glasair | Supporto motore: Glasair |
| SPMA3172 | Receiver: Glasair | Hobbyzone Glasair : Empfänger | Récepteur: Glasair | Ricevitore: Glasair |
| HBZ8467 | Bare Fuselage: Glasair | Hobbyzone Glasair : Rumpf o. Einbauten | Fuselage nu: Glasair | Fusoliera nuda: Glasair |
| HBZ1003B | 3-Cell DC Balancing Li-Po Charger | Hobbyzone 3S Lipo Balance Lader | Chargeur équilibreur LI-Po DC 3S | Caricabatterie per 3 celle LiPo con bilanciatore |
| EFLB13003S20 | 1300mAh 3S 11.1V 20C Li-Po, 16 AWG EC3 Battery | Parkzone 11.1V 1300mAh LiPo Bat m.EC3 | Batterie LI-Po 11.1V 3S 1300mA 20C, prise EC3 | Batteria 1300mAh 3S 11.1V 20C Li-Po, 16 AWG EC3 |
| PKZ1060 | Mini Servo (3W) with Arms, Short Lead (Ailerons and Elevators) | Parkzone Mini Servo, 3 adrig, kurzes Kabel | Mini Servo (3 fils) avec bras, câbles courts (ailerons et profondeur) | Mini Servo (3W) con bracci, connettori corti (alettoni ed elevatore) |
| PKZ1090 | DSV130M 3-Wire Digital Servo Metal Gear (Rudder and nose steering) | Parkzone DSV130 Digitalservo MG | DSV130M Servo digital (3 fils), à pignons métal (dérive et roulette de nez) | DSV130M servo digitale a 3 fili con ingran. metallo (timone e carrello anter) |
| PKZ1814 | 18A Brushless ESC | Parkzone 18A Regler | Contrôleur brushless 18A | 18A Brushless ESC |
| EFLA109 | AC Power Supply | Hobbyzone Netzteil | Alimentation secteur | Alimentatore AC (220V) |
| PKZ4416 | 480 Brushless Outrunner Motor, 960Kv | Parkzone BI Außenläufer 960kV : T28 | Moteur brushless 480 à cage tournante, 960Kv | 480 Motore brushless a cassa rotante, 960Kv |

Optional Parts • Optionale Bauteile • Pièces optionnelles • Pezzi opzionali

| Part # Nummer Numéro Codice | Description | Beschreibung | Description | Descrizione |
|------------------------------------|-------------------------------------|--|---|--|
| EFLA801 | EFC-721 720p HD Video Camera | EFC-721 720p HD Video Kamera | Caméra HD EFC-721 720p | EFC-721 720p HD Videocamera |
| HBZ6513 | Alligator Clip: 12V Lighter Adapter | Krokodilklemmen: 12 V Zigarettenanzünder | Adaptateur 12V allume cigare/pinces croco | Pinze tipo coccodrillo: adattatore 12V per presa accendisigari |
| HBZ1009 | 1.5A AC Power Supply | Hobbyzone 1.5A Netzteil | Alimentation secteur 1.5A | 1.5A AC Alimentatore |
| SPMP610 | SPM Neck Strap | Spektrum Sendergurt | Sangle de cou SPM | SPM Cinghia per collo |



Designed in cooperation with and licensed by Glasair Aviation.

© 2015 Horizon Hobby, LLC

HobbyZone, the HobbyZone logo, SAFE, the SAFE logo, Z-Foam, DSM, DSM2, DSMX, EC3 and the Horizon Hobby logo are trademarks or registered trademarks of Horizon Hobby, LLC.

The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. Glasair, Sportsman, the Glasair logo and the aircraft body designs are trademarks or registered trademarks of Glasair Aviation USA, LLC and are used with permission by Horizon Hobby, LLC.

Futaba is a registered trademark of Futaba Denshi Kogyo Kabushiki Kaisha Corporation of Japan.

Patents Pending

www.hobbyzonerc.com