

Controllare il motore elettrico e il sistema butterfly (crow), usando lo stick C1

Esempio 4

Prima di iniziare la programmazione di questo quarto esempio, e curare l'espansione del programma di base di cui ci siamo occupati prima, bisogna considerare brevemente la posizione dello stick del CH1 nel caso di "motor OFF" o "freno OFF". Normalmente questo stick viene spinto in avanti per accelerare e tirato indietro per aprire gli aerofreni. Però se si adotta questa configurazione "classica", passando da "motor OFF" al sistema frenante, si avrà l'apertura immediata e completa degli aerofreni, e viceversa passando da aerofreni retratti al comando motore, si avrà subito piena potenza.

Sicuramente è possibile rimediare a questo problema: il pilota di alianti che normalmente vola con i freni retratti (stick in avanti), dovrà solo commutare il motore su "ON" quando è necessario e adattare la potenza alle esigenze del momento (e, speriamo, non dovrà dimenticare di riportare lo stick del CH1 in avanti quando l'interruttore tornerà nella posizione precedente). Per contro, un pilota di modelli acrobatici con motore, opererà con priorità invertita, cioè inserirà i freni solo quando sono necessari. Comunque è possibile evitare questi effetti di interconnessione, posizionando il "punto zero" di entrambi i sistemi in modo che coincidano. Di conseguenza un pilota di alianti preferirà avere il "punto zero" con lo stick in avanti, mentre il pilota "a motore" preferirà averlo con lo stick indietro.

Il trasmettitore **mx-20** HoTT può far fronte a entrambe le esigenze. Comunque la sezione che segue prenderà in considerazione che entrambe le posizioni di "OFF" siano realizzate con lo stick in avanti. Se si preferisse l'altra alternativa, non ci sono problemi: la sola differenza rispetto alla versione descritta qui, risiede nella scelta logica di "Motore min dietro/avanti" e, se necessario, di

un corrispondente offset del freno nel menu ...

"Tipo di modello" (inizia a pag. 82)

Qui per prima cosa bisogna specificare sulla riga "Motore su C1" dove si trova la posizione del motore al minimo (= a motore spento (OFF), se in avanti o indietro - come si è già detto: nei seguenti esempi di programmazione le posizioni "Motor OFF" e "Freno OFF" sono impostate su "avanti":

TIPO DI MODELLO		
► Motore su C1		
Tipo coda		Normal
Alet/flaps		2ALE
Freni Off	+100%	In 1
▼		SEL

Nota:

Con la scelta del minimo avanti o indietro, il trimmaggio avrà effetto solo quando il comando motore si trova nella posizione di minimo e non è come con "nulla" in cui ha lo stesso effetto su tutta la corsa di C1. Siccome il trimmaggio di C1 non viene normalmente usato con i motori elettrici, questo non ha ulteriore rilevanza.

Si regola il "Tipo coda" secondo il tipo di modello in uso, in questo caso "normal".

Sulla riga "Alet/flaps" si inserisce il numero corretto di servi usati per alettoni e flap - in questo esempio "2 ALE".

Nell'ultima riga si lasciano i valori standard per la scelta di "Freni off = indietro". Se invece si preferisse "Freni off = avanti", scegliere la riga "Freni offset" e definire il punto di offset come "avanti", (vedi pag. 83):

TIPO DI MODELLO		
Motore su C1		nulla
Tipo coda		Normal
Alet/flaps		2ALE
► Freni Off	-90%	In 1
▲		STO SEL

Nel procedimento, se il punto di offset non viene posizionato alla fine della corsa di controllo, la parte rimanente della corsa è "inefficace" fino a questo limite. Questo percorso del "minimo" fa sì che tutte le impostazioni dei freni restino retratti anche con minime deviazioni dal limite di controllo del flap frenante. Allo stesso tempo, la corsa effettiva di controllo viene allargata automaticamente al 100%.

Per questo motivo, nel prossimo passo bisogna accertarsi di poter gestire l'efficacia dello stick C1 sul motore. Per questo passare al menu ...

"Impostaz. fasi" (pag. 128)

... e assegnare dalla lista un nome significativo, come ad esempio "normal", per la "Fase 1" dopo l'attivazione del campo di selezione nella colonna "Nome". L'asterisco nella seconda colonna sta ad indicare quale fase sia correntemente attiva. Finché non vengono assegnati degli interruttori per le fasi, questo è sempre Fase 1. Dare alla Fase 2 il nome "Atterraggio" come si vede nell'esempio.

Nella colonna "Fa.Tim" si può assegnare un cosiddetto timer della fase di volo per misurare il tempo di funzionamento del motore e/o i tempi di planata per ogni fase di volo, se necessario. Si può, per esempio, assegnare uno tra "Timers 1 ... 3" alla fase di volo "Normal" per misurare il tempo di funzionamento totale del motore comandato dallo stick C1: