

MANUAL DE INSTRUÇÕES FUTABA

T8J



S-FHSS



Importado por Aeromodelli Ltda. - CNPJ: 64.151.640/0001-85 - Av. das Carinas, 550 Moema - São Paulo - SP - 4086-011 - Fone: 55-11-5538.0020 - Fax: 55-11-5538.002 - suporte@aeromodelli.com.br

Introdução	3	Trim.....	45
Serviço	3	Sub Trim.....	46
Precauções	4	Servo	47
Conteúdo e especificações técnicas	8	Fail Safe.....	48
Controles do transmissor	10	Flaperon (ACRO Apenas)	49
Baterias do transmissor	12	Flap Trim (ACRO Apenas).....	51
Tabela	13	AIL DIFF (ACRO Apenas)	52
Receptor e conexões dos servos	14	Elevon (ACRO Apenas)	53
Carregar baterias	15	Ailevator (ACRO Apenas)	54
Comprimento dos sticks	16	V-Tail (ACRO Apenas)	55
Alcance do rádio	17	Snap-Roll (ACRO Apenas)	56
Instalação do rádio	18	ELE-FLAP (ACRO Apenas)	59
Lincagem	21	Airbrake (ACRO Apenas)	60
Instalação do S.BUS	22	THR → Needle	62
Telas e botões do transmissor	21	THR Delay (ACRO Apenas)	63
Telas e advertências	24	THR-Curve (ACRO Apenas).....	64
Mapa de funções ACRO	26	PIT-Curve (ACRO Apenas).....	64
Programação do T8J-2.4GHz	27	Programmable MIX.....	65
(Funções mais comuns)		Gyro Sens (ACRO Apenas)	70
Model Select	27	Swashplate Types (HELI Apenas).....	73
Model Copy	27	Swash AFR (HELI Apenas).....	75
Model Data Reset.....	28	Swash MIX(HELI Apenas)	76
Model Name	29	THR MIX (HELI Apenas).....	77
Parameter	30	Swash Ring (HELI Apenas)	77
Model Type.....	30	Flight Condition<Idle-up,THR-hold> (HELI Apenas)	78
RX select (S-FHSS /FHSS)	31	THR Curve (HELI Apenas).....	81
ATL.....	32	PIT Curve (HELI Apenas).....	81
LCD Ajustement	32	REVO.MIX (HELI Apenas).....	81
Battery Type.....	33	Offset (HELI Apenas)	83
Model Data Transmission.....	34	Delay (HELI Apenas).....	84
Reverse	35	HOV-THR (HELI Apenas).....	85
End Point	36	HOV-PIT (HELI Apenas).....	85
Idle Down	37	HI/LO-PIT (HELI Apenas).....	86
Acelerador Cut.....	38	Gyro (HELI Apenas).....	87
D/R,EXP.....	39	Governor (HELI Apenas)	89
Timer	42	Ajustes do TX	91
AUX CH.....	43		
Trainer	44		

INTRODUÇÃO

Obrigado por ter adquirido um Futaba S-FHSS-2.4GHz 8J série digital R/C sistema proporcional. Este sistema é extremamente versátil e pode ser utilizado por iniciantes e profissionais. Em ordem para você fazer o melhor uso do seu sistema e voar com segurança, por favor, leia atentamente este manual. Se tiver dificuldades durante o uso de seu sistema, por favor consulte o manual.

*S-FHSS: Super- Futaba Frequency Hopping Spread Spectrum

Devido a mudanças imprevistas nos processos de produção, as informações contidas neste manual estão sujeitas a alterações sem aviso prévio.

Futaba Service Center

Assistência Técnica Futaba/Aeromodelli no Brasil

Rua Tomé de Souza, 482
Santo André - SP - 09195-060
Fones: 11-98116-7872 (VIVO)
E-mails: aroldo.parede@ig.com.br • aroldo@embranet.com.br

Aplicação, modificação e exportação

1 – Este produto pode ser utilizado para o modelo de avião ou de superfície (barco, carro, robô) usar. Não se destina para uso em qualquer aplicativo que não seja o controle de modelos para fins recreativos e hobby. O produto é sujeito a regulamentação do Ministério de rádio/telecomunicações e é restrito sob uma lei japonesa, para tais fins.

Uso deste produto com diferentes modelos pode ser restrito por exportação e regulamentos de controle de comércio, e deve ser apresentado um pedido de aprovação de exportação. Este equipamento não deve ser utilizado para operar o equipamento que não sejam modelos rádio controlados.

3 – Modificação, ajuste e substituição de peças: Futaba não é responsável por modificações não-autorizadas, ajuste e substituição de peças neste produto. Tais alterações anulam a garantia.

CUIDADO:

Para garantir a conformidade contínua do FCC:

Quaisquer alterações ou modificações não aprovadas expressamente pelo beneficiário deste dispositivo podem anular a autoridade do usuário para operar o equipamento.

Exposição à radiação de radiofrequência:

Para cumprir com os requisitos de conformidade de exposição RF da FCC, uma distância de pelo menos 20cm deve ser mantida entre a antena do aparelho e todas as pessoas. Este dispositivo não deve ser co-localizado ou operar em conjunto com qualquer outra antena ou transmissor.

Significado de marcações especiais

Atenção especial à segurança onde indicado pelas seguintes marcas:

- ⚠ PERIGO - Procedimentos que podem levar um condições perigosas e causar ferimentos graves/morte se não realizadas de forma adequada.
- ⚠ AVISO - Procedimentos que podem conduzir um uma condição de perigo ou causar um morte ou ferimentos graves para o usuário se não realizadas de forma adequada, ou onde um probabilidade de lesão superficial ou danos físicos é alta.
- ⚠ CUIDADO - Procedimentos onde um possibilidade de ferimentos graves para o usuário é pequena, mas existe o perigo de ferimentos, ou danos físicos, se não realizadas de forma adequada.

⊘ = Proibido

ⓘ = Obrigatório

Aviso: Mantenha sempre os componentes elétricos longe de crianças pequenas.

SEGURANÇA DE VOO

⚠ AVISO

Para garantir um segurança de si e aos outros, respeite as seguintes precauções:

- ⓘ **Ter realizada uma manutenção regular.** Embora seu 8J proteja as memórias de modelo com memória EEPROM não volátil (que não requer substituição periódica) e não uma bateria, o transmissor ainda deve ter checkups regulares para desgaste. Recomendamos que o envio de seu sistema à Futaba Service Center anualmente durante o seu não-voador-temporada para um check-up completo e serviço.
- ⓘ **Bateria de NiCd Carregar as baterias!** (Ver carrega as baterias de NiCd, p. 15, para obter detalhes). Sempre recarregar as baterias do transmissor e receptor pelo menos 8 horas antes de cada sessão voador. Uma bateria fraca vai morrer logo, potencialmente causando perda de controle e um acidente. Quando você começar sua sessão voador, reiniciar o temporizador interno do seu 8J e durante um sessão de prestar atenção à duração do uso.
- ⓘ **Pare de voar muito antes das pilhas tornam-se pouca carga. Não dependem de sistemas de alerta de bateria fraca do seu rádio, só por precaução, pretendidos dizer quando recarregar. Verifique sempre as baterias do transmissor e receptor antes de cada voo.**

Onde voar:

Recomendamos que você voa em um campo de voo de avião modelo reconhecido. Você pode encontrar modelo clubes e campos, pedindo o seu revendedor mais próximo de passatempo, ou nos Estados Unidos, entrando em contato com um Academia da aeronáutica modelo.



- ❗ **Sempre preste atenção especial às regras de voo do campo**, assim como a presença e a localização dos espectadores, a direção do vento e os obstáculos no campo. Tenha muito cuidado, voando em áreas perto de linhas de energia, edifícios altos ou meios de comunicação, como pode haver interferência de rádio nas suas proximidades.

Se você deve voar para longe de um campo de clube, certifique-se não há nenhum outros modeladores voando dentro de um intervalo de três a cinco milhas, ou você pode perder o controle da aeronave ou fazer alguém perder o controle.

No campo de voo:

Para evitar possíveis danos ao seu equipamento de rádio, ligue os interruptores e desligue na sequência apropriada:

1. Puxe um vara do acelerador para uma posição de idle, ou caso contrário desarme seu motor/motor.
2. O poder do transmissor e deixe seu transmissor alcançar sua tela inicial.
3. Confirmar que um memória de modelo apropriado foi selecionada.
4. Ligue o receptor.
5. Teste todos os controles. Se um servo opera de forma anormal, não tente voar até você determinar uma causa do problema.

Teste para garantir que as configurações de segurança estão corretas. Após o ajuste, desligue o transmissor e confirme os movimentos de superfície adequados/regulador de pressão. Em seguida, ligue o transmissor novamente.

6. Dê uma partida no motor.
7. Complete uma gama completa verificar.
8. Depois de voar, traga o seu stick do acelerador para uma posição de idle e desligue o motor.
9. Desligue a alimentação do receptor.
10. Desligue a alimentação do transmissor.

Se você não ativar seu sistema nesta ordem, você pode danificar seus servos ou superfícies de controle, inundar seu motor, ou no caso de modelos movidos a eletricidade ou gasolina, o motor inesperadamente pode ativar e causar uma lesão grave.

- ❗ Enquanto vocês estão se preparando para voar, se você colocar o transmissor no chão, certifique-se de que o vento não vai derrubá-la. Se é tombada, o stick do acelerador pode ser acidentalmente mudado, fazendo com que o motor acelere. Além disso, podem ocorrer danos ao seu transmissor.

- ❗ A fim de manter o controle total da aeronave é importante que ele permaneça visível em todos os momentos. Voando por trás de grandes objetos, tais como edifícios, silos de grãos, etc não é sugerida. Isso pode resultar na redução da qualidade do link de rádio frequência para o modelo.

- ⊘ Não ponha as mãos na antena do transmissor durante o voo. Não coloque qualquer placa condutora/etiqueta perto da antena. Caso contrário, uma faixa de operação pode tornar-se mais curta.

- ❗ Tal como acontece com todas as transmissões de rádio frequência, uma área mais forte da transmissão do sinal é os lados da antena do transmissor. Como tal, uma antena não deve ser apontada diretamente para o modelo. Se seu estilo voador cria essa situação, facilmente mover uma antena para corrigir esta situação.

- ⊘ Não voe na chuva! Água ou umidade pode ligar o transmissor através das aberturas de antena ou vara e causar operação errática ou perda de controle. Se você deve voar no tempo molhado durante uma competição, certifique-se de cobrir o seu transmissor com um saco de plástico ou barreira impermeável. Nunca voar se relâmpago é esperado.

UMA RÁPIDA INTRODUÇÃO AO SISTEMA DE 8J

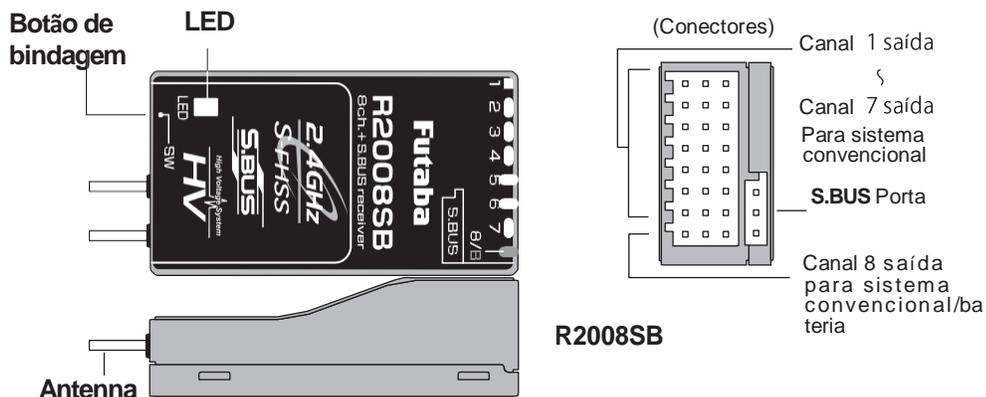
Observe que no texto deste manual, começando neste momento, qualquer momento estamos usando de um recurso nome especializado ou abreviação como visto na tela do 8J, aquele nome, recurso ou abreviatura será exatamente como visto na tela do rádio, incluindo um capitalização e mostrados em um estilo diferente de tipo para maior clareza. Qualquer momento que podemos citar um controle específico no rádio em si, como mover o STICK do acelerador, VR ou SWITCH A, essas palavras serão exibidas como aqui.

TRANSMISSOR:

- Painel LCD – display gráfico com três botões.
- Todos os emissores incluem ambos os tipos de aeronaves com programação especializada para cada um, incluindo:
 - Avião (**ACRO**)
 - **V-TAIL** • Cauda em V (**FLAPERON** e **AIL-DIFF**)
 - **ELEVON** • Profundor duplo (**AILEVATOR**)
 - **AIRBRAKE** • Snap Roll
 - Helicóptero (8 tipos de bailarinas)
 - 3 Idle Ups • curva de aceleração e passo por condição
 - Revo. Mixing • Mixagem de Giroscópio incluindo ajustes separados por condição
 - Delay - Retardo • Mixagem de Governador
- Quatro alavancas de TRIM eletrônico para rápido e ainda mais preciso ajuste
- IDLE-down (ACRO), THR-CUT (HELI/ACRO), configurações para permitir o controle do motor.
- 20 memórias de modelo completo.
- Novo design de stick com sensação melhorada, comprimento e tensão ajustável.
- Oito CHAVES e seletor; completamente pode ser atribuído, na maioria das aplicações.
- Sistema de treinador inclui um configuração de "funcional" (FUNC), que permite ao aluno usar o 8J, e outras funções de programação, mesmo com um radio de 4 canais. (Cabo opcional treinador exigido.)
- Meméria permanente via EEPROM.
- A antena interna que coloca um antena dentro do caso de transmissor.

RECEPTOR: R2008SB

- O R2008SB tem uma porta de saída do sistema S.BUS e um canal de sistema convencional de saídas. Ele também pode ser usado com servos do sistema convencional, além de S.BUS sistema compatíveis servos e giroscópios, etc etc..



- Este receptor reconhece S-FHSS e FHSS automaticamente. No entanto, em FHSS, o funcionamento é de 1CH-4CH.

SERVOS

- Por favor, consulte o catálogo para detalhes específicos sobre os servos.
- O receptor incluído é compatível com todos os servos Futaba J-plug, incluindo retrateis, guincho e servos digitais.

CONTEÚDO E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

(Classificações e especificações estão sujeitas a alteração sem aviso prévio.)

Seu sistema de 8J inclui os seguintes componentes:

- Transmissor de T8J
- Receptor de R2008SB
- Chave liga desliga
- Cabo de extensão de aileron
- Alça de pescoço

* O conteúdo do conjunto depende do tipo de conjunto.

Transmitter T8J

(2-stick, 8-channel, S-FHSS system, Built-in Dual Antenna Diversity)

Transmitting frequency: 2.4GHz band
alimentação: 4-AA 1.5V pilha (vendido separadamente)

Receptor R2008SB

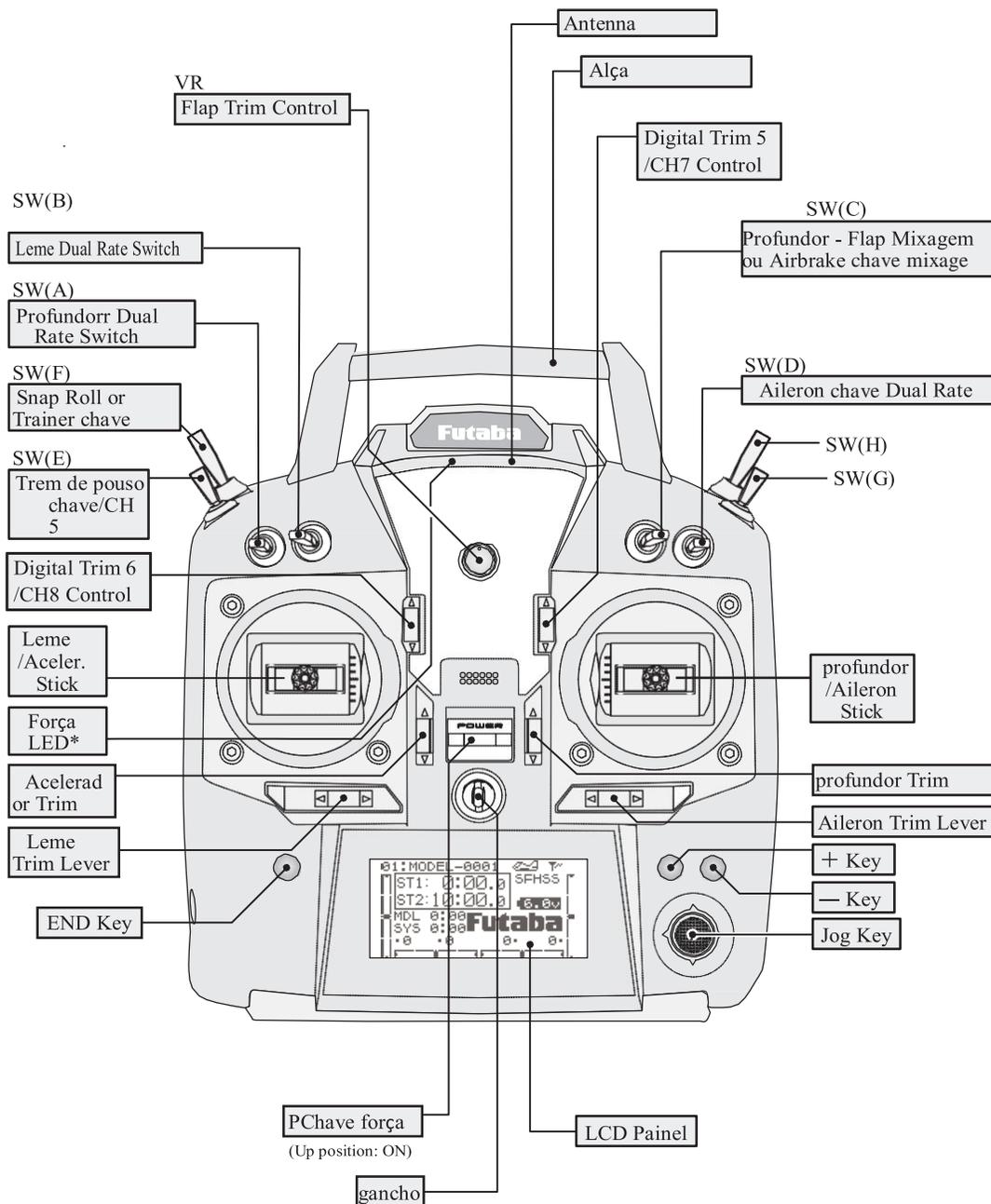
(Diversidade de antena dual)

Requisitos de alimentação: bateria 4.8 v um 7.4 v ou saída regulada de ESC, etc. ^(*)

Tamanho: 0,98 x 1,69 x 0,55 pol. (24,9 x 42,8 x 14,0 mm)
peso: 0,34 Oz (9,5 g)

^(*) Certifique-se de que quando usando saída regulada do esc a capacidade do esc deve satisfazer as condições de uso.

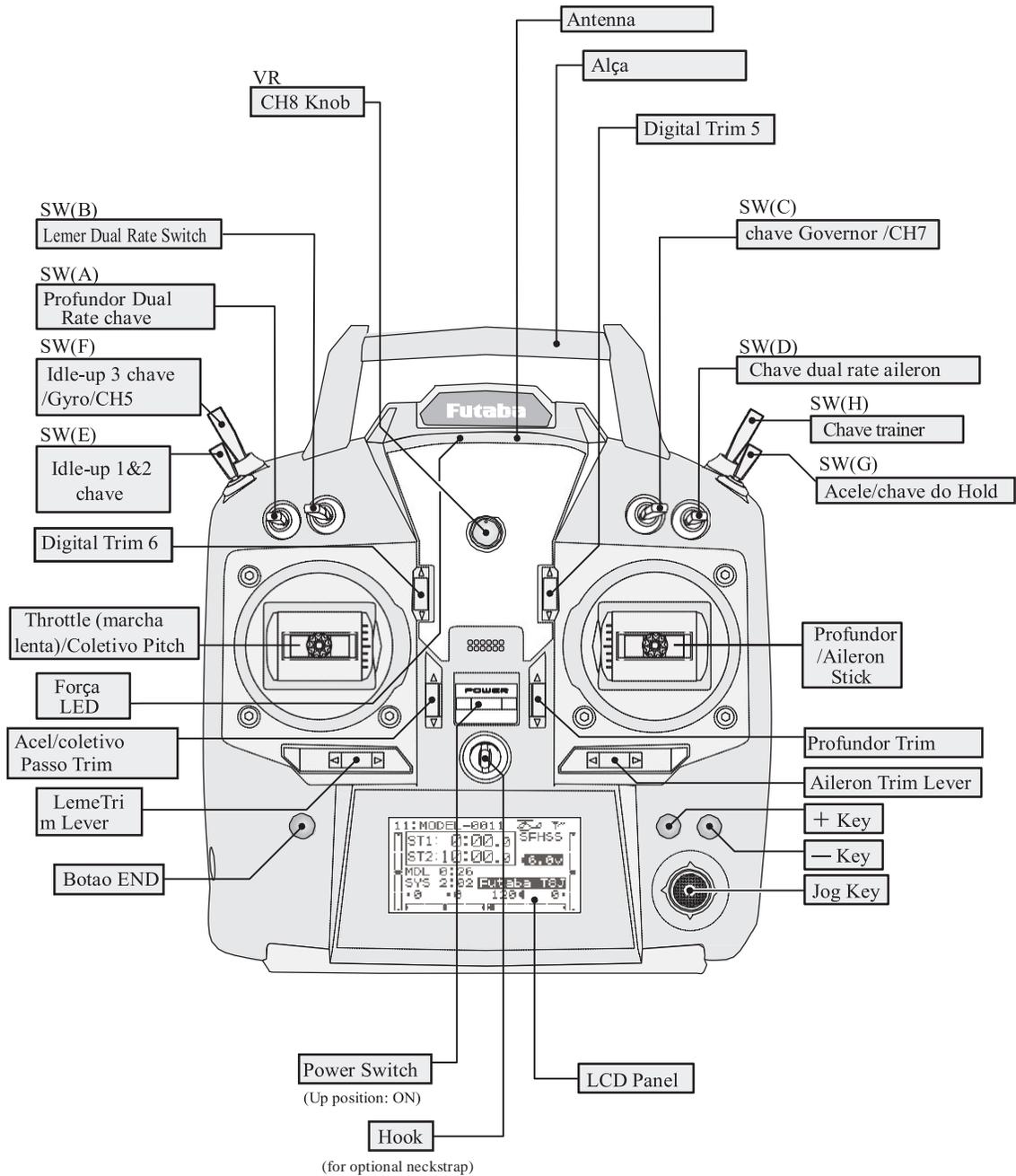
RADIO - CONTROLES - AVIÃO



ra mostra as atribuições de botão padrão para um sistema de modo 2. 8JA conforme fornecido pela fábrica. Você pode alterar muitas das posições de chaves ou funções selecionando uma nova posição dentro do menu de configuração para um função que você deseja mover.



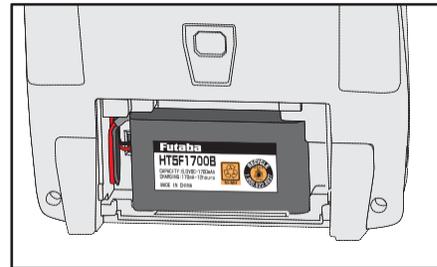
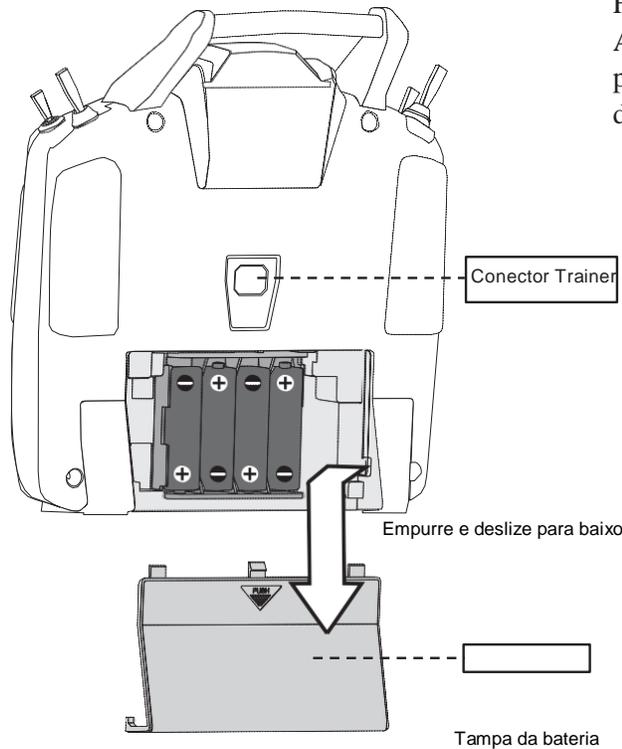
RADIO CONTROLES - HELI



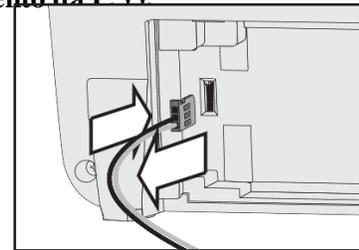
Esta figura mostra as atribuições de botões padrão para um sistema de modo 2 8JH conforme fornecido pela fábrica. Você pode alterar muitas das posições de interruptor ou funções selecionando uma nova posição dentro do menu de configuração para um função que você deseja mover.

INSTALAÇÃO E REMOÇÃO DA BATERIA DO TRANSMISSOR

O transmissor de T8J é projetado para funcionar com pilhas alcalina tipo AA 4 quatro, ou HT5F1700B / FT2F2100B bateria, ambos disponíveis separadamente. As baterias do transmissor usadas são uma questão de preferência pessoal. Pilhas alcalinas AA estão disponíveis em qualquer loja local, supermercado, etc..



Remova um caixa da bateria se você optar por usar o pack de bateria opcional HT5F1700B/FT2F2100B, que pode ser recarregado um partir do conector do transmissor. E o tipo "BATT type" é um parâmetro que deve ser alterado para "5CELL" no procedimento da P.33



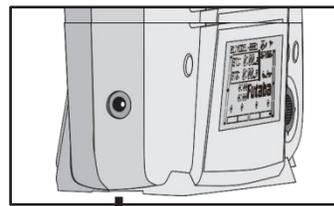
AVISO

- Tenha cuidado para não deixar cair um bateria.
- Nunca desconecte o conector da bateria do transmissor T8J depois de desligar o poder até que um tela está completamente em branco e o transmissor desligou-se completamente.

*Dispositivos internos tais como memórias podem ser danificados..

*Se houver qualquer problema, um mensagem "Backup Error" aparece na próxima vez quando você liga o poder do transmissor. Não utilize o transmissor como é. Enviá-lo para o centro de serviço de Futaba.

Nota: Se você precisa remover ou substituir um bateria do transmissor, não puxe firmemente os fios da bateria para removê-lo. Insira o conector direto como mostrado.



O

- Não ligue qualquer outros carregadores exceto o carregador especial para esse conector de carregamento.

* Se você tirar um bateria de Ni-MH HT5F1700B do transmissor, você pode usar o carregador rápido opcional CR - 2000 correspondente um bateria Ni-MH.

TABELA DE ATRIBUIÇÃO DE CHAVES

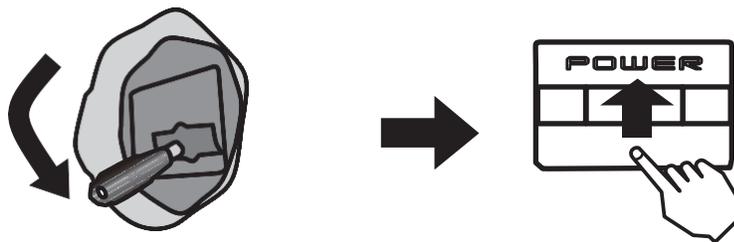
- As funções padrão de fábrica ativado pelos CHAVES e VR para um transmissor de modo 2 8J são mostrados abaixo.
- A maioria das funções de 8J pode ser transferido para posições não-padrão rapidamente e facilmente.
- As atribuições básicas de controle de canais 5-8 são rapidamente ajustáveis em **AUX-CH**.
- Observe que uma maioria das funções precisa ser ativado na programação para operar.
- Funções de transmissor de modo 1, 8JH e 8JA são semelhantes. Sempre verifique se você tem um atribuição da chave desejado para cada função durante o conjunto.

chave/VR um or H	Avião (ACRO)	Helicoptero (HELI)
CHAVE A	profundor dual rate	profundor dual rate
CHAVE B	Leme dual rate	Leme dual rate
CHAVE C	up = ELE-FLP on center/down = IDLE-DOWN down = AIRBRAKE on	governor
CHAVE D	aileron dual rate	aileron dual rate
CHAVE E or G*	landing gear/ch 5	acelerador hold/ch5
CHAVE F or H*	snap roll/trainer	trainer/ THR-CUT
CHAVE G or E*	none	idle-up 1 and 2
CHAVE H or F*	none	idle-up3/gyro
VR	flap/ch 6 (flap trim if FLAPERON on)	CH8

*Nos transmissores 8JA Mode 2, um parte superior esquerda CHAVES são com mola e 2 posições; no modo 8JA 1, 8JH, esses Chaves são do lado direito. Para obter consistência, designação um posição interruptor permanece o mesmo (canto superior esquerdo é F, etc), mas as funções são movidas para corresponder ao tipo de chave.

PARA LIGAR O SISTEMA DE 8J

Primeiro verifique se que um alavanca do acelerador está na posição baixa.



Empurre para cima para ligar.

* Se o stick do acelerador não está em posição baixa, você vai ouvir um alarme, até que um vara em posição baixa.

CONEXÕES RECEPTOR E SERVO

Receptor Canais de saída	Avião (ACRO)
1	aileron/aileron-1 ¹ /combined flap-2 & aileron-1 ²
2	Profundor
3	acelerador
4	Leme
5	spare/trem de pouso/aileron-2 ^{1,3} /combinado flap-1 e aileron-2 ^{2,3}
6	spare/ flap(s)/combinado flap-1 e aileron-2 ²
7	spare/aileron-2 ¹
8	spare/elevator-2 ⁴ /controle mistura

¹ Modo diferencial de aileron (**AILE-DIFF**).

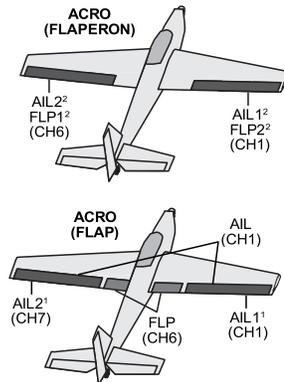
² Modo de Flaperon.

³ Usando um 2 opção Aileron, segunda saída de servo de aileron é enviada para canais 5 e 6. (

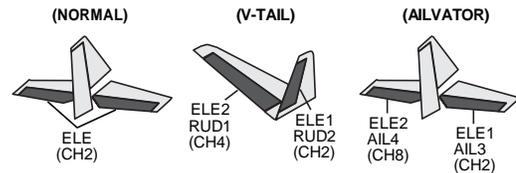
AILE-2)

⁴ **AILEVATOR** modo (elevator duplo).

(Wing Type)

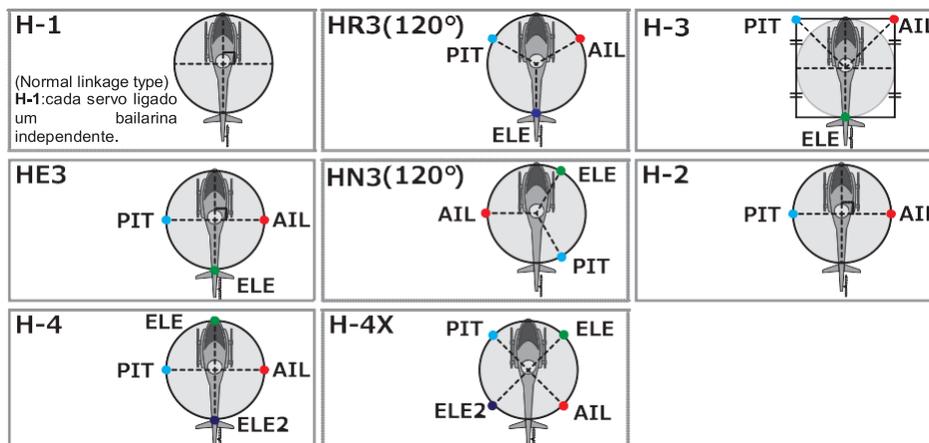


(Tipo Cauda)



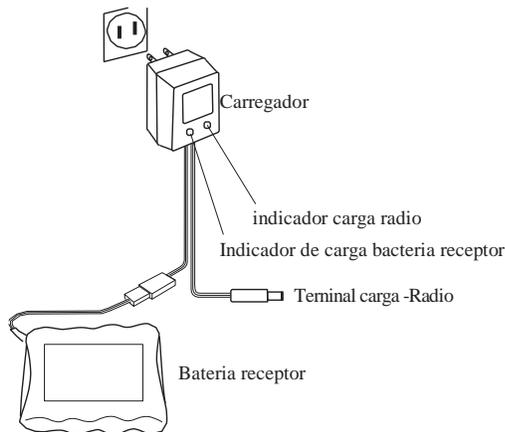
Receiver Output and Channel	Helicopter (HELI)
1	aileron (cyclic roll)
2	profundor (cyclic pitch)
3	acelerador
4	Leme
5	spare/gyro
6	passo (Coletivo pitch)
7	spare/governor
8	spare/controle mistura

(Tipo Swash)



CARREGANDO AS BATERIAS (Quando um opção de bateria recarregável é usada) baterias de seu sistema de carregamento

1. Ligue o transmissor de carregamento de baterias para o transmissor e o receptor e jack conectores do carregador.
2. Ligue o carregador um uma tomada de parede.
3. Verifique que o carregador LED acende.



De acordo com um descrição da bateria um ser usada e o carregador **PRÓPRIO** para um bateria, realize um carga completa. Recomendamos carregar as baterias com o carregador fornecido com o sistema. Observe que o uso de um carregador rápido pode danificar as pilhas por superaquecimento e reduzir drasticamente seu tempo de vida.

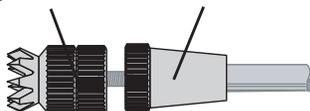
Quando usar o HT5F1700B , HBC-3A (4) é recomendado. Quando carregar o FT2F2100B , por favor certifique-se de remover um bateria do sistema . Carregador para esta bateria é recomendado o uso de LBC-4E5.

Precauções e cuidados com um bateria: Abaixo você encontrará algumas regras gerais e diretrizes que devem ser observadas quando carregar packs de bateria do transmissor e/ou receptor. Estes são incluídos para servir apenas como orientações gerais e não se destinam a substituir ou substituem as informações fornecidas pelo fabricante da bateria e/ou o carregador. Para obter informações completas, por favor, consulte as instruções incluídas com o pacote de bateria (s) e/ou carregadores que acompanham os produtos adquiridos.

- Não permita que crianças carreguem as baterias sem supervisão de um adulto.
- Não carregue baterias que tenham sido danificadas de qualquer forma. Nós recomendamos fortemente que inspecione frequentemente os pacotes de bateria para garantir que nenhum dano tenha ocorrido.
- Não permita que as baterias superaqueçam! Se superaquecido, desconecte um bateria do carregador imediatamente e deixe esfriar.
- Fazer não mistura células células-todos devem ser do mesmo material, configuração, etc..
- não fazer ciclo profundo com as pilhas de NiMH, pois podem provocar danos permanentes.
- Nunca de carga de baterias em uma superfície que pode tornar-se quente, ou podem ser afetados pelo calor.
- Terminar imediatamente o processo de carga se baterias ou do carregador se tornam-se excessivamente quente.
- Células de NiMH não exibem o "efeito memória" como pilhas de NiCd, portanto pouca ciclagem é necessária.
- Células de NiMH têm uma taxa de auto-descarga de aproximadamente 20-25% (em comparação com as baterias de NiCd). É importante recarregar as baterias de NiMH imediatamente antes da utilização.
- Nunca conecte um bateria ao contrário. Conexão reversa fará com que um bateria superaquecer ou irá danificar o interior do carregador.
- Não adicione um carga adicional após o carregamento.
- Nunca carregue com uma corrente que exceda um capacidade nominal (IC) da bateria recarregável.
- Se um bateria é carregada com uma corrente superior um IC, um bateria vai sobreaquecer e deteriorar-se.
- Não conecte duas baterias ou mais para um terminal de saída.
- Evite lugares extremamente frios e quentes e luz solar direta quando você carrega baterias.
- Recomenda-se executar o carregamento dentro do 10 ~ 30° C (50-85° F) escala. Caso contrário, pode causar o carregamento anormal e superaquecimento.

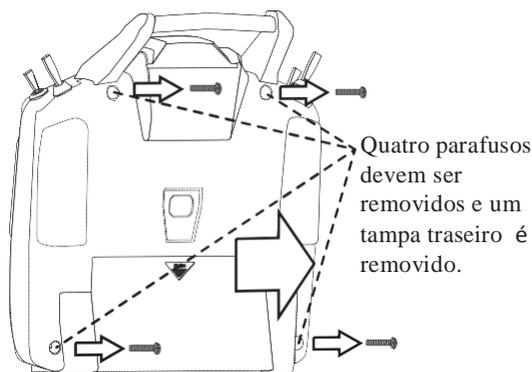
JUSTAR O COMPRIMENTO DOS STICKS DE CONTROLE

Dica de vara peça de fixação
um B

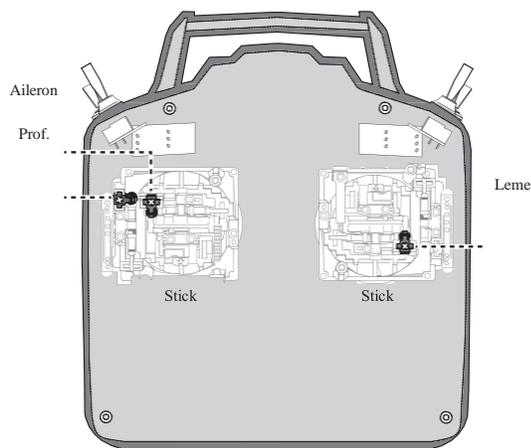


Ajuste de tensão de alavanca do stick

Você pode mudar o comprimento das varas controle para seu transmissor para ficar mais confortável de segurar e operar. Para alongar ou encurtar os sticks do seu transmissor, desrosquear



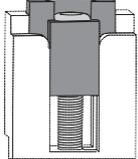
primeiro um ponta da vara segurando um peça de fixação B e girando um ponta da vara um sentido anti-horário. Em seguida, mova um peça de fixação B cima ou para baixo (para alongar ou encurtar). Quando o comprimento se sente confortável, travar um posição girando no sentido anti-horário um peça de fixação B.



Modo 2 interior do rádio.

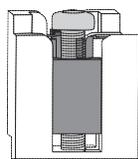
Você pode ajustar um tensão das suas varas para fornecer um sensação de que você prefere para voar. Para ajustar as molas, você terá que remover um tampa traseira do transmissor. Primeiro, remova um tampa da bateria na parte traseira do transmissor. Em seguida, desconecte o fio da bateria e remova um bateria do transmissor. Em seguida, usando uma chave de fenda/philips, remova os quatro parafusos que prendem um tampa traseira do transmissor em posição e colocá-los em um lugar seguro. Delicadamente, alivie um tampa traseira do transmissor. Agora você verá o modo de exibição mostrado na figura acima. Usando uma pequena chave Phillips, gire o parafuso de ajuste para cada stick para um tensão da mola desejada. um tensão aumenta quando o parafuso é girado no sentido horário. Quando você estiver satisfeito com as tensões de primavera, recoloque um tampa traseira do transmissor. Quando um tampa está devidamente no lugar, reinstale e aperte os quatro parafusos. Reinstale um bateria e um tampa.

+ parafusado sentido horário.

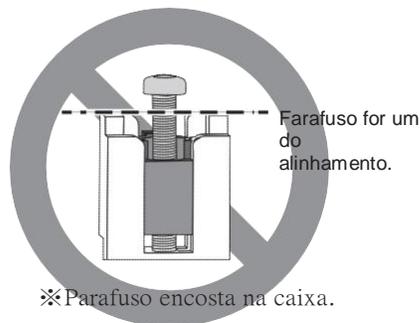


Stick tensão máxima

+ parafusado sentido anti horário.



Stick tensão mínima



AJUSTANDO O CONTRASTE DO DISPLAY

Para ajustar o contraste do visor, do menu inicial pressione e segure o botão end. Empurre um chave +-enquanto ainda segurando o botão end:

+ CHAVE para clarear / — um chave para escurecer o visor

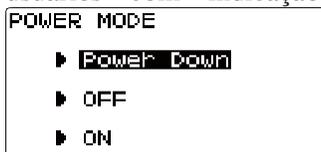
TESTE DE ALCANÇE

Deve ser realizada um TESTE DE ALCANÇE antes do primeiro voo do dia. Isso não é necessário fazer um teste antes de cada voo. Um teste de alcance é um última oportunidade para revelar quaisquer avarias do rádio e de ter um certeza de que o sistema tem alcance operacional adequado.

Temos instalado um "power down, abaixar potencia especial" no T8J para executar um teste de alcance e verificar o operacional no chão. Durante este modo, um potência de RF é reduzida para testar o alcance operacional da T8J.

Para ativar o modo power down, executar conforme abaixo:

1) Para ativar o "modo power down" por favor, mantenha pressionada um tecla JOG (redonda) e ligue o transmissor ligue. Uma tela de modo de energia aparecerá. TECLA JOG é empurrada onde power down é escolhido. Quando este modo está ativo o LED roxo na frente do transmissor iluminará e irá fornecer aos usuários com indicação audível e visual que o transmissor está no "poder baixo modo".



Audivelmente, o transmissor emite um sinal sonoro uma vez um cada três segundos. Visualmente, um tela de LCD exibirá "Poder baixo MODE". As palavras "Modo de energia para baixo" começará um piscar como um lembrete adicional que o transmissor está no "Poder baixo modo".

2) Com o "power down" ativado, afastar o modelo enquanto estiver operando simultaneamente os controles. Aguardem o modelo e o que os controles estão fazendo para confirmar que eles operam corretamente o sinal, ter um assistente. Você deve ser capaz de andar cerca de 30 um 50 passos do modelo sem perder o controle.

3) Se tudo está funcionando corretamente, retorne para o modelo. Empurre um chave final e completa alimentação para baixo de modo. Defina o transmissor em um local seguro, no entanto, por isso vai ser dentro do alcance após um partida no motor. Certifique-se o stick do acelerador é todo o caminho e em seguida, ligue o motor. Executar outra verificação de intervalo com seu assistente segurando o modelo e o motor funcionar em várias velocidades.

Se os servos do tremor ou mover inadvertidamente, pode haver um problema. NÃO voam os aviões!

Procure por conexões soltas servo ou pushrods vinculação. Também certifique-se que um bateria foi totalmente carregada.

4) Nunca começo um voar quando o "poder baixo Mode" está ativo.

Operação de teste servo no momento do modo de energia para baixo:

Durante o modo de poder para baixo, você pode usar testes de servo automático para verificar o intervalo de um servo especificado (se move para direita e esquerda lentamente).

1) Um "SERVO" é escolhido um partir de um menu.

2) TECLA JOG é movida para um lado e chama-se 2 páginas. Em seguida, um tecla JOG é movida para baixo e CH é exibido.

3) CH do servo que quer operar é escolhido. Em seguida, o + tecla e é feito ACT. O servo selecionado durante o modo de baixo poder Opera sozinho, permitindo que você verifique o seu funcionamento.

É durante o modo de energia para baixo começando, e se o "Teste de SERVO" é ligado, ele moverá.

* No modo de energia para baixo, o servo do acelerador não funciona. (Manutenção da lenta)

* Modo de helicóptero, um condição é fixo para NOR.

PERIGO

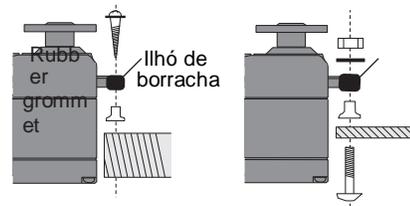
- Nunca começo um voo quando o "modo de baixa potência" está ativo. *
Controle é impossível e seu modelo de falhas.

INSTALAÇÃO DE RÁDIO

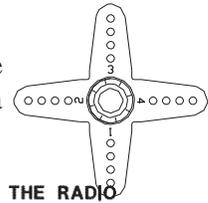
Siga estas diretrizes para montar corretamente os servos, receptor e bateria.

- Certifique-se o guia de alinhamento dos conectores da bateria, interruptor e servo orientado corretamente e "chaves" para o entalhe correspondente no receptor ou conectores antes de conectá-los. Quando desligar os conectores, nunca puxe os fios. Sempre puxe o conector de plástico em vez disso.
- Se seu servo de aileron (ou outros) estão muito longe ligar o receptor, use um cabo de extensão de aileron para estender o comprimento da liderança de servo. Cabos de extensão Futaba adicionais de diferentes comprimentos estão disponíveis no seu revendedor de passatempo. Use sempre uma extensão do comprimento adequado. Evite ligar várias extensões juntos para atingir o comprimento desejado. Se um distância for superior um 18" ou múltiplo ou alta atual empate servos estão sendo usados, usar extensões de pesados servo Futaba.

- Sempre Monte os servos com os ilhós de borracha fornecido. Não aperte demasiado os parafusos. Nenhuma parte do invólucro servo deve entrar em contato com os trilhos de montagem, bandeja de servo ou qualquer outra parte da estrutura do avião/helicóptero. Caso contrário, vibração será transmitida para o servo, causando um falha prematura de desgaste e/ou servo.

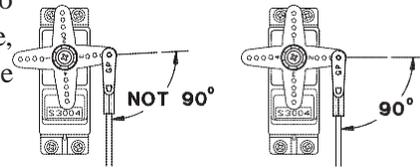


- Observe os pequenos números (1, 2, 3, 4) moldados em cada braço nos braços 4-braço de servo Futaba. Os números indicam quantos graus cada braço é "fora" de 90 graus para corrigir desvios de fabricação de um servo para o servo de minuto.



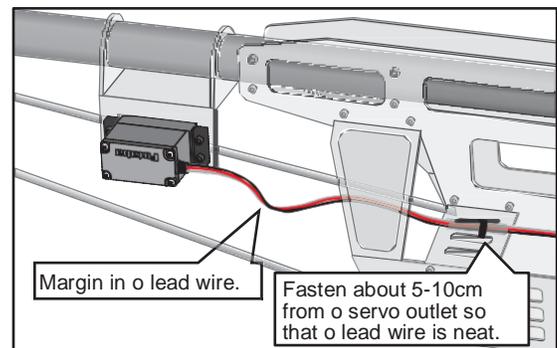
- Para centralizar os servos, conectá-los para o receptor e ligue o transmissor e o receptor. Centralizar as guarnições do transmissor e, em seguida, encontrar o braço que será perpendicular um haste de progressão quando colocado no servo.

THE TRIMS ON THE RADIO SHOULD BE CENTERED.



- Depois que os servos são instalados, operam cada servo sobre sua viagem completa e verifique os pushrods e braços de servo não ligar ou entrar em contato com os outros. Verifique também se que os controles não requer força excessiva para operar. Se há um som de zumbido censurável, vindo de um servo, há provavelmente muita resistência no controle. Encontrar e corrigir o problema. Mesmo que não haja nenhum dano de servo, o dreno de bateria excesso resultará.
- Use um placa de montagem do receptor do interruptor de ligar/desligar como um modelo para os furos de parafuso e recorte. Montar o interruptor no lado da fuselagem em frente um exaustão do motor, e onde ele não vai ser inadvertidamente ligado ou desligado durante um manipulação ou armazenamento. Certifique-se do interruptor se move sem restrições e "snaps" partir para OFF, e que o recorte permite o completo movimento do interruptor em ambos os sentidos.
- Quando você instala o chicote de fios do interruptor para o helicóptero, por favor, utilize um tampa do interruptor. Geralmente o quadro entre o Chave e o interruptor de sanduíche cobrir e aperte firmemente os parafusos. Modelos diferentes podem exigir diferentes instalações. Em caso afirmativo, por favor, siga o manual de instruções do modelo.

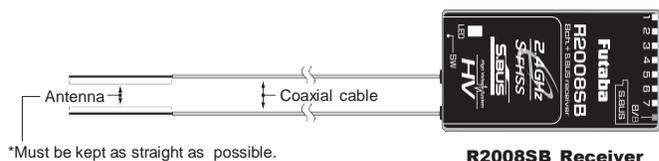
- Para impedir que os fios servo ser quebrado por vibração durante o voo, fornecer uma pequena quantidade de folga ou extra para que o fio se sobressai ligeiramente e fixá-la em pontos apropriados. Além disso, verifique periodicamente o fio durante um manutenção diária.



IMPORTANTE: Já o 2.4GHz tem características diferentes do que as frequências convencionais de 27MHz e 72MHz, por favor, leia esta seção cuidadosamente para maximizar um sua apreciação do sistema 2.4GHz.

Instalação de antena do receptor:

- Você vai notar que o R2008SB diferente na aparência do padrão Futaba receptor. Estes receptores de incorporar duas antenas separadas em suas which lhes permite receber um transmissão de rádio frequência em dois locais diferentes.



Diversidade de duas antenas do Futaba então perfeitamente seleciona um melhor recepção de sinal entre estas antenas para garantir que não há nenhuma perda de sinal.

- Para obter os melhores resultados da função de diversidade, por favor consulte as instruções seguintes:

1. As duas antenas devem ser mantidas tão retas quanto possível.

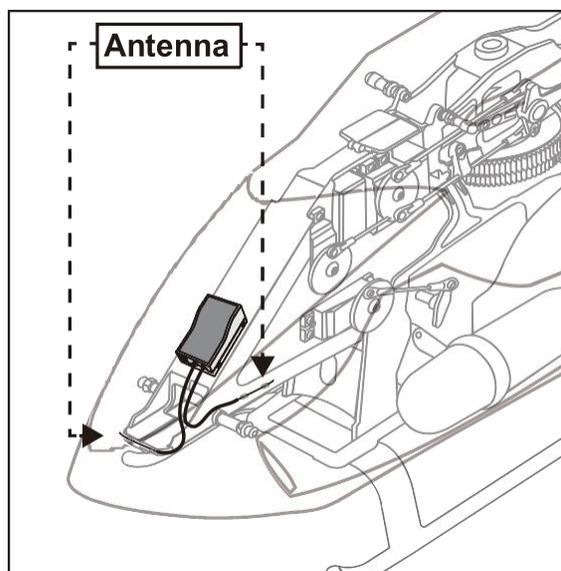
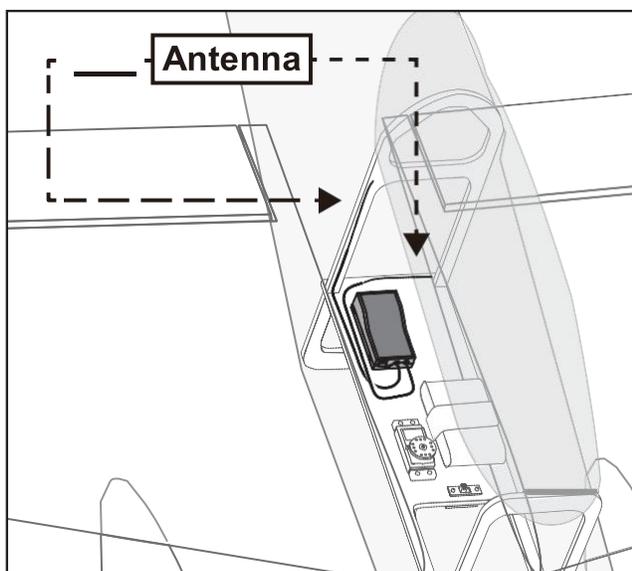
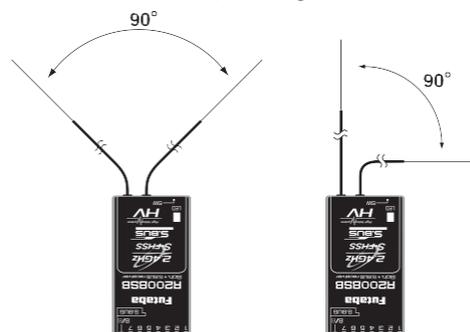
Caso contrário, ele vai reduzir o alcance efetivo.

As duas antenas devem ser colocadas em 90 graus para o outro.

Esta não é uma figura fundamental, mas o mais importante é manter as antenas longe um do outro, tanto quanto possível.

Modelos maiores podem ter grandes objetos de metal que podem atenuar o sinal de RF. Neste caso as antenas devem ser colocadas em ambos os lados do modelo. Então um melhor condição de sinal de RF é obtida em qualquer atitude voador.

2. As antenas devem ser mantidas longe de materiais condutores, tais como metal, carbono e combustível tanque pelo menos uma meia polegada. uma parte coaxial das antenas não precisa seguir essas orientações, mas não dobrá-lo em um raio apertado.
3. Mantenha as antenas longe do motor, ESC e outras fontes de ruído, tanto quanto possível.



* As duas antenas devem ser colocadas em 90 graus para o outro.

* O objetivo principal da foto demonstra como um antenna deve ser colocada.

- **Vibração do receptor e impermeabilização:** O receptor contém componentes eletrônicos de precisão. Não se esqueça de evitar extremos de temperatura, choque e vibração. Para proteção, enrole no receptor com um borracha de espuma ou outros materiais de absorção de vibrações. Também é uma boa idéia pra impermeabilizar o receptor, colocando-o em um saco plástico e fixando um extremidade aberta do saco com um elástico antes de envolvê-lo com borracha de espuma. Se você acidentalmente ficar umidade ou combustível para dentro do receptor, você pode experimentar o funcionamento intermitente ou um acidente. Em caso de dúvida, retornar o receptor para o nosso centro de serviço para serviço.

LINK de procedimento (T8J transmissor/R2008SB):

Cada transmissor tem um código de identificação atribuído individualmente, original. Para iniciar um operação, o receptor deve ser vinculado com o código de ID do transmissor com o qual ele está sendo combinado. Uma vez que um ligação é feita, o código de ID é armazenado no receptor e não liga mais é necessário, um menos que o receptor é para ser usado com um outro transmissor. Quando você compra receptores adicionais de R2008SB, este procedimento é necessário; caso contrário, o receptor não vai funcionar.

1. Trazer o transmissor e o receptor perto um do outro, dentro de 20 polegadas (meio metro).
 2. Ligue o transmissor.
 3. Ligue o receptor.
 4. Pressione e segure o botão Link mais de 2 dois segundos. Quando um ligação estiver concluída, o LED no receptor muda para verde. Quando um ID não pode ser lido devido ao ambiente circundante, tente lê-lo com o transmissor e o receptor tocada.
- Se existem muitos sistemas FHSS/S-FHSS ligados nas proximidades, o receptor não pode link para seu transmissor. Neste caso, mesmo que o LED do receptor permanece verde sólido, infelizmente, o receptor pode ter estabelecido um link para um dos outros transmissores. Isso é muito perigoso se você não percebe esta situação. Para evitar o problema, recomendamos você um doublecheck se seu receptor está realmente sob controle pelo seu transmissor dando um entrada de vara e verificando um resposta do servo.

Por favor, consulte um tabela abaixo para um condição do receptor do LED status vs.

LED de indicação

Green	Red	Status
Off	Solid	No signal reception
Solid	Off	Receiving signals
Blink	Off	Receiving signals but ID is unmatched
Alternate blink		Unrecoverable error (Memory, etc.)

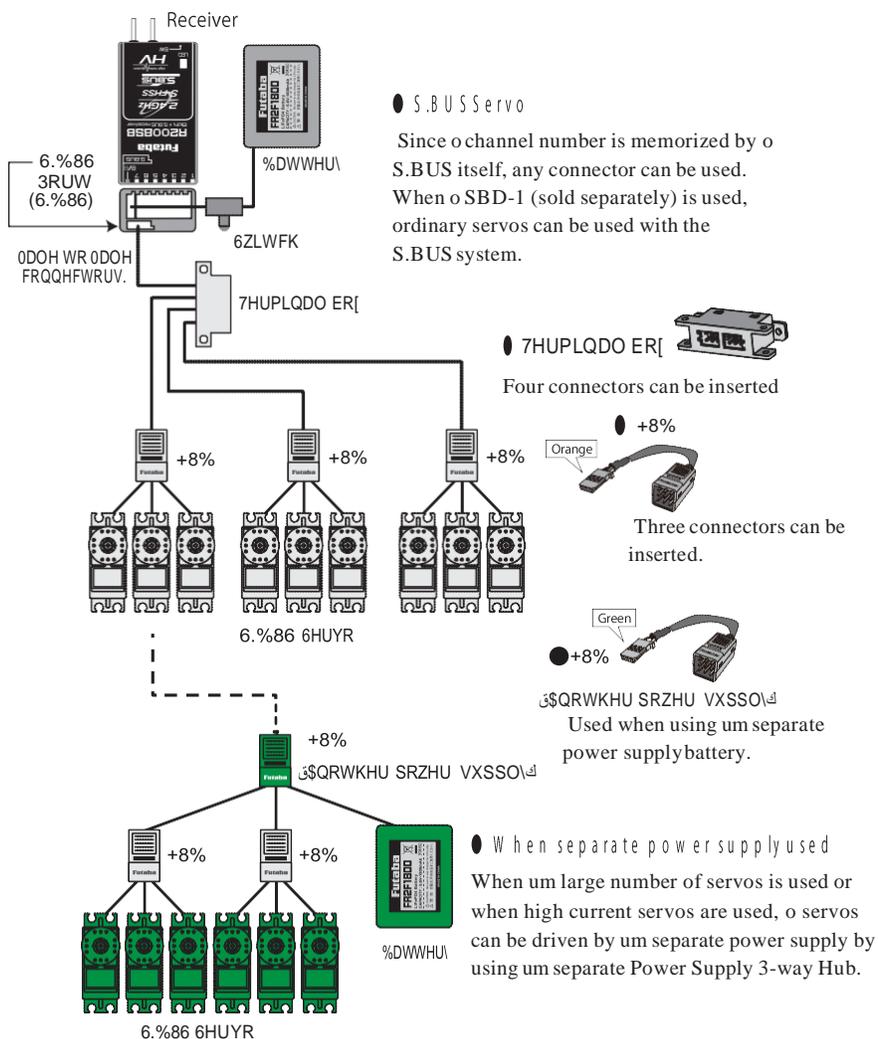
⚠ AVISO

- ❗ Após um ligação, por favor, ciclo de alimentação do receptor e verifique se o receptor ao ser ligado está realmente sob o controle pelo transmissor um ser vinculado.
- ⊘ Não executar o procedimento de ligação com fio de principal do motor ligado ou com o motor um funcionar como pode resultar em ferimentos graves.

S.BUS INSTALAÇÃO

Este jogo usa o sistema S.BUS. um fiação é como montagem simplificada e limpa possível, mesmo com modelos que usam um grande número de servos. Além disso, as asas podem ser rapidamente instaladas à fuselagem sem nenhuma fiação errada pelo uso de apenas um simples fio, mesmo quando há um grande número de servos usados.

- Ao usar o S.BUS, configurações especiais e misturas em seu transmissor podem ser desnecessárias.
- Os servos S.BUS e S.BUS giroscópios Memorizam o número de canais próprios. (Configurável com um SBC-1)
- O sistema S.BUS e sistema convencional (receptor CH convencional usado) podem ser misturados.



⚠ AVISO

⚠ Ligue um alimentação na emissão e recepção em ordem. Além disso, verifique sempre o funcionamento de todos os servos antes do voo.

⊘ Não inserir ou remover o conector de servo, enquanto o receptor está ligada.

Desde que o servo S.BUS alterna o modo de operação automaticamente de acordo com o tipo de sinal (sinal S.BUS sinal/PWM) do receptor, se o conector for inserido ou removido enquanto um alimentação estiver ligada, um servo S.BUS conectado será erroneamente reconhecido e pode parar.

⚠ Por favor, certifique-se que você use uma bateria que pode proporcionar capacidade suficiente para o número e tipo de servos usados. Não podem ser usadas pilhas alcalinas.

TRANSMISSOR EXIBE & BOTÕES

Quando você liga seu transmissor, soa um bip de confirmação dupla, e aparece um tela mostrada abaixo. Antes de voar, ou até mesmo arrancar o motor, certifique-se de que o tipo de modelo e o nome que aparece no visor coincide com o modelo que você está prestes um voar! Se você está na memória do modelo errado, servos podem ser revertidas, e viagens e guarnições será erradas, podendo levar um um acidente.

Editar botões e tela de start-up (aparece quando o sistema é ligado primeiro):

Total timer display <TIMER>

Shows o cumulated ON time. (hours:minutes)

Up/down timer display <ST1.ST2>

(minutes:seconds)

Model timer display <MDL>

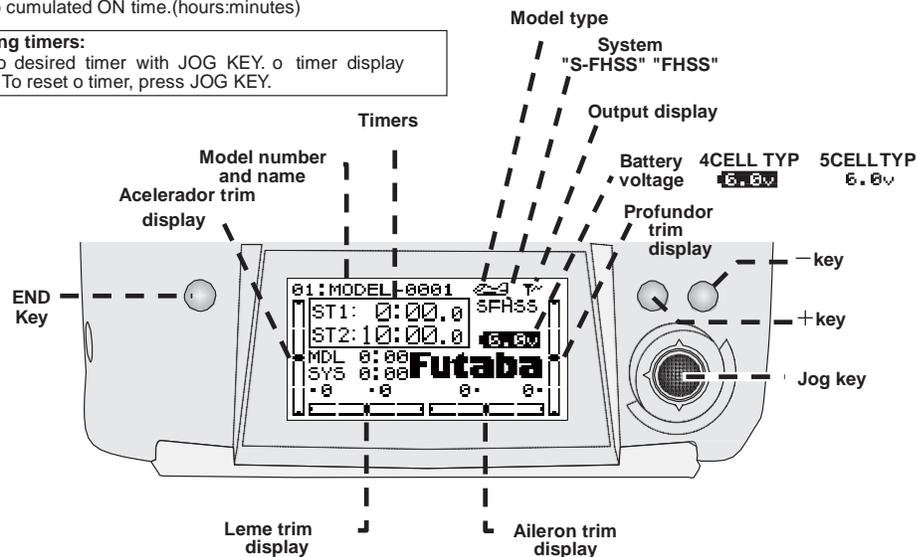
Shows o cumulated ON time for each model.(hours:minutes)

System timer display <SYS>

Shows o cumulated ON time.(hours:minutes)

Resetting timers:

Select o desired timer with JOG KEY. o timer display flashes. To reset o timer, press JOG KEY.



CHAVE DE JOG:

CHAVE de controle JOG para rolar até/scroll para baixo/esquerda/scroll bem de rolagem e selecione um opção para editar dentro de uma função. Quando o menu tem várias páginas, mova um tecla JOG horizontalmente (esquerda ou direita). um tecla JOG para selecionar um função real que você deseja editar no menu. Pressione um tecla JOG e esperar um segundo para confirmar decisões importantes, tais como um decisão de: selecione um modelo diferente de memória, memória de cópia de um modelo sobre redefinir outra, trim, loja canal posição à prova de falhas, alterar o tipo de modelo, redefinir todo o modelo, um condição de uma instalação de helicóptero é alterada. No inquérito tela perguntará se você tem certeza.

A tecla JOG novamente para aceitar um mudança.

+CHAVE:

Pressione e segure + chave por um segundo para abrir menus de programação. Ele usa para um mudança de uma instalação, ou um aumento numérico. Mudança da página de um menu também pode ser realizada.

—CHAVE:

É usado para alteração de uma configuração, ou redução de um número. Mudança da página de um menu também pode ser realizada.

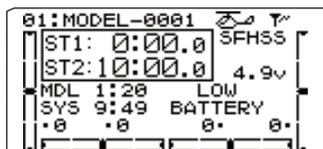
BOTÃO DE EXTREMIDADE:

Pressione o botão de terminar para retornar à tela anterior. Fecha as funções volta aos menus, fecha menus para tela de start-up.

AVISO & EXIBE ERRO

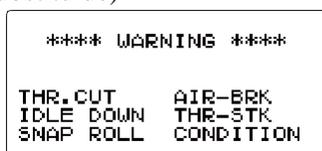
Indicação de alarme ou de erro pode aparecer no visor do seu transmissor para um número de razões, incluindo quando o interruptor de corrente do emissor está ativado, quando um tensão da bateria é baixa e vários outros. Cada monitor tem um som único associado um ele, conforme descrito abaixo.

ERRO de bateria baixo: Som de aviso: bip contínuo até o transmissor está desligado. O aviso de bateria fraca é exibido quando um tensão da bateria do transmissor cai abaixo de 4.1V. (Modo de 5CELL 4.9V)



Aterrar o seu modelo logo que possível antes de perda de controle devido um bateria.

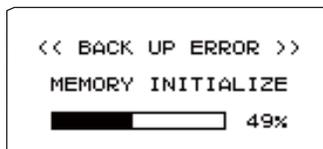
AVISO alerta misturando: Som de aviso: várias vezes de sinais sonoros (repetidos até problema resolvido ou substituído)



O aviso de alerta de mistura é exibido para alertá-lo sempre que você ligar o transmissor com qualquer um dos interruptores de mistura ativo. Este aviso vai desaparecer quando o interruptor de ofender ou controle é desativada. Opções para os quais serão emitidos avisos na energização são listadas abaixo. Acelerador cut, ocioso para baixo, snap roll, freio, acelerador-stick e condição. Se desligar um interruptor não impede o misturando aviso: quando o aviso não pára mesmo quando o interruptor de misturando indicado pelo aviso display na tela é desligado, as funções descritas anteriormente, provavelmente usam o mesmo Chave e um configuração de direção OFF é invertida. Em suma, dentre as mixagens descritas acima não é no estado desligado. Neste caso, redefinir um exibição do aviso pressionando ambos + / - chave ao mesmo tempo. Em seguida, altere uma das configurações do interruptor de mixagens um duplicação. * Se o "Modo ESC" é escolhido pelo "THR. CORTAR", cortar um THR não iniciará aviso.

BACKUP erro: Som aviso: várias vezes de sinais sonoros (continuamente repetidos)

O aviso de erro do BACKUP ocorre quando um memória do transmissor é perdida por qualquer motivo. Se isso ocorrer, todos os dados serão redefinidos quando o poder é ligado novamente.

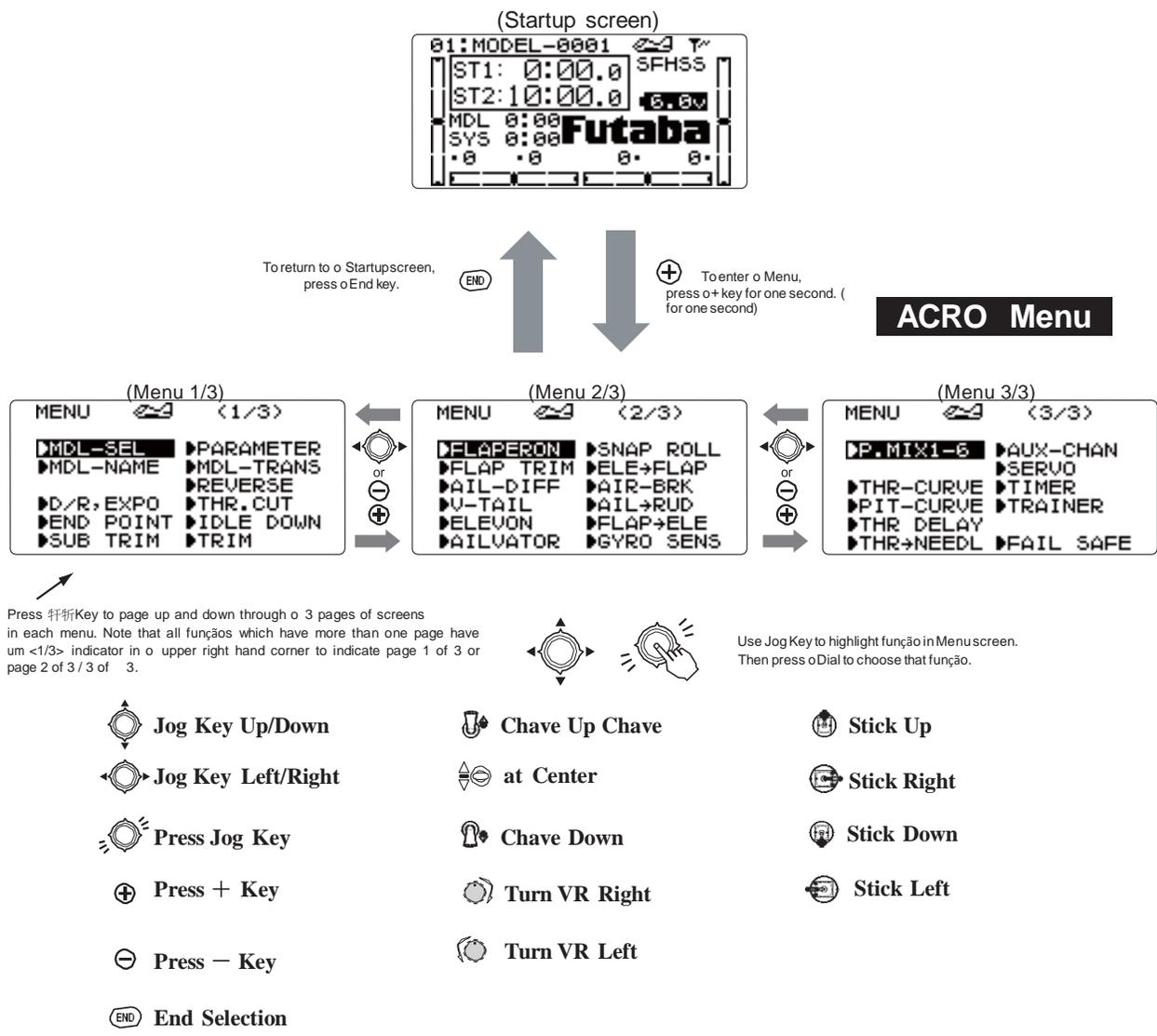


Não voam quando esta mensagem é exibida: toda um programação foi apagada e não está disponível. Retornar seu transmissor Futaba para serviço.

AIRCRAFT (ACRO) MENU FUNÇÕES

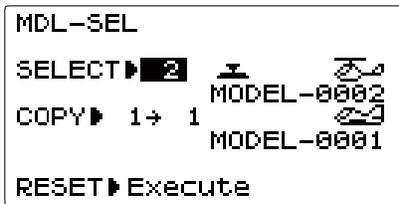
Model Select	27	Fail Safe.....	48
Model Copy	27	Flaperon (ACRO Apenas)	49
Model Data Reset	28	Flap Trim (ACRO Apenas).....	51
Model Name	29	AIL DIFF (ACRO Apenas)	52
Parameter	30	Elevon (ACRO Apenas).....	53
Model Type.....	30	Ailevator (ACRO Apenas)	54
RX select (S-FHSS /FHSS)	31	V-Tail (ACRO Apenas)	55
ATL.....	32	Snap-Roll (ACRO Apenas)	56
LCD Ajustement	32	ELE-FLAP (ACRO Apenas)	59
Battery Type	33	Airbrake (ACRO Apenas)	60
Model Date Transmission.....	34	THR → Needle	62
Reverse	35	THR Delay (ACRO Apenas)	63
End Point	36	THR-Curve (ACRO Apenas).....	64
Idle Down	37	PIT-Curve (ACRO Apenas)	64
Acelerador Cut	38	Programmable MIX.....	65
D/R, EXP	39	GYRO SENS (ACRO Apenas).....	70
Timer	42		
AUX CH.....	43		
Trainer	44		
Trim	45		
Sub Trim	46		
Servo.....	47		

MAPA DE FUNÇÕES DE ACRO



UMA OLHADA EM FUNÇÕES DO RÁDIO PASSO um PASSO

MODELO, selecione o submenu: inclui três funções que gerenciam memória modelo: selecione o modelo, modelo cópia e redefinir o modelo. Desde que estas funções estão todas relacionadas e são todos os recursos básicos usados com um maioria dos modelos, eles estão juntos no submenu selecione modelo.



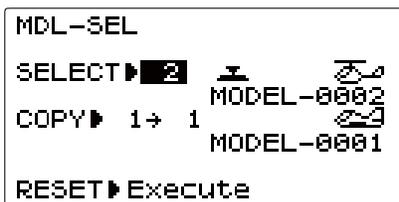
MODELO selecione: Esta função seleciona qual das memórias 20 modelo no transmissor para configurar ou voar. Para maior clareza, nome do modelo e uma imagem do seu tipo são indicados após seu número. (Memória cada modelo pode ser um tipo de modelo diferente de outras memórias.)

Nota: Quando você escolher um novo modelo modelo selecione um função, se o novo modelo é definido como uma modulação diferente, você deve ciclo o poder do transmissor para alterar modulações. Se você não reciclar o poder, o tipo de modulação piscará na tela inicial para lembrá-lo. Por favor note: você ainda estiver transmitindo na outra modulação até você afetar esta mudança.



GOAL:	PASSOS:	INPUTS:
Select Model #3. <i>NOTE: This is one of several funções for which o radio requires confirmation to make um change.</i>	Abrir o menu, then Abrir MODEL SELECT submenu. Choose Model #3. Confirm your change. Close.	⊕ for 1 second. ⊕ if required to MODEL SELECT . ⊕ to 3 . ⊕ for 1 second. Sure? displays. END END
Confirm proper modulation of new model memory.	If SFHSS/FHSS is flashing in o upper right hand corner, then o new model is set for o other receiver type. Turn o transmitter off/on to change o modulation.	
Where next?	MODEL NAME o model: see p. 29. Change MODEL TYPE (aircraft, heli): see p. 30. Change modulation (SFHSS or FHSS): see p. 31. Utilize servo REVERSE : see p. 35. Ajuste END Pontos : see p. 36. Set up IDLE-DOWN and THR-CUT for acelerador management: see p. 37, 38.	

CÓPIA de modelo: copia os dados do modelo atual para outra memória de modelo no transmissor. O nome da memória modelo que você está copiando é exibido para maior clareza.



Notas:

- Todos os dados no modelo copiado para serão escritos e perdeu, incluindo nome, tipo e modulação. Após um conclusão, não pode ser recuperado..

Exemplos:

- Criar um novo modelo que é semelhante um um que já programou.
- Copie os dados do modelo atual para outra memória de modelo como um backup, ou antes de experimentar com novas configurações.
- Editar uma cópia dos dados do seu modelo para voar o modelo em condições diferentes (ie. Helicóptero, usando lâminas de peso mais pesadas; modelo do avião em altitudes extremas).

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Copy model 3 into model 5. <i>NOTE: This is one of several funções for which o radio requires confirmation to make um change.</i>	Abrir o menu, then Abrir MODEL SELECT submenu.	for 1 second. if required to MODEL SELECT
	Confirm you are currently using o proper model memory. (Ex: 3)	If SELECT does not indicate 3 , use MODEL SELECT , p. 27.
	Go to MODEL COPY and choose o model to copy into. (Ex: 5)	to COPY to 5 .
	Confirm your change.	for 1 second. Sure? displays. *
	Close.	END END
Where next?	SELECT o copy you just made: see p. 27. Rename it (it is currently named exactly o same as o model copied): see p. 29.	

* Rádio mostrará "completo" e mostra que um cópia foi concluída. Observe que se o interruptor está desligado antes da conclusão, os dados não serão copiados.

Primeiro é importante limpar as definições antigas na memória de utilização anterior, usando o modelo de RESET.

REDEFINIÇÃO do modelo: redefine completamente todos os dados no modelo individual que atualmente selecionado. Não se preocupe - não há nenhuma maneira você pode acidentalmente excluir todos os modelos no seu rádio com essa função. Apenas um centro de serviços pode redefinir completamente toda memória do seu rádio ao mesmo tempo. Para excluir cada modelo na memória do rádio (por exemplo, ao vender), você deve selecionar cada modelo, redefinir um memória, então, vá selecione um próxima memória, etc..

Observe que quando você copiar um modelo de memória em outro ou alterar o tipo do modelo, você precisa não excluir todos os dados existentes primeiro usando esta função. CÓPIA completamente sobrescreve qualquer coisa na memória do modelo existente, incluindo o nome do modelo. um função de modelo tipo substitui todos os dados exceto nome e **RX MODUL**.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Reset model memory 1. <i>NOTE: This is one of several funções for which o radio requires confirmation to make um change.</i>	Confirm you are currently using o proper model memory. (Ex: 1)	On home screen, check model name and number on top left. If it is not correct, use MODELSELECT .
	Abrir o menu, then Abrir MODEL SELECT submenu.	for 1 second. if required to MODEL SELECT .
	Go to MODEL RESET and reset o memory.	to RESET for 1 second.
	Confirm o change.	Sure? displays. *
	Close.	END END
Where next?	Now that o memory is reset, name has returned to o default (Ex: MODEL-0001). NAME o model: p. 29. COPY um different model into this memory: p. 27. SELECT um different model to edit or delete: p. 27. Change o MODEL TYPE to airplane or helicopter: see p. 30. Change o receiver modulation [SFHSS or FHSS]: see p. 31. Utilize servo REVERSE : see p. 35. Ajuste servo travel with END POINT : see p. 36. Set up dual/triple rates and exponential (D/R.EXP): see p. 39.	

* Vontade de rádio é um "completo" e mostra que o reset foi completado. Observe que se o interruptor está desligado antes da conclusão, os dados não serão redefinidos.

MODELO/NOME DE UTILIZADOR:

NOME do modelo atribui um nome para um memória do modelo atual. Dando um nome que é imediatamente reconhecível de cada modelo, você pode rapidamente selecionar o modelo correto e minimizar um chance de voar um memória de modelo errado que poderia levar um um acidente.

NOME de usuário atribui o nome do seu transmissor, que é exibido na tela inicial.

```
MDL-NAME   RESET
            0123456789
(MDL NAME) ABCDEFGHIJ
MODEL-0001 KLMNOPQRST
            UVWXYZ
(USR NAME) abcdefghij
            klmnopqrst
            uvwxyz
```

Ajustabilidade e valores:

- Até 10 caracteres de comprimento.
- Cada personagem pode ser uma letra, número, espaço em branco ou um símbolo.
- NOME do modelo: Os nomes padrão atribuídos pela fábrica são no formato xxxx-modelo (modelo-0001 para o primeiro memória de modelo, etc.)
- NOME de usuário: O nome padrão atribuído pela fábrica é o logotipo "Futaba".

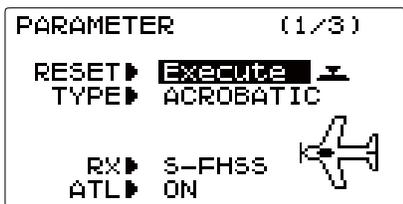
Nota: Quando você copiar uma memória modelo sobre o outro, tudo é copiado, incluindo o nome do modelo. Da mesma forma, se você alterar o tipo de modelo ou fazer um RESET de modelo, toda um memória é redefinida, incluindo o nome do modelo. Então um primeira coisa que você vai querer fazer depois que você copiar um modelo, alterar seu tipo ou começa do zero, é renomear um nova cópia para evitar confusões.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Name model 3 "Cap-232_" (where o underline represents um blank space.)	Abrir MODEL NAME submenu.	for 1 second. to MODEL NAME .
	Change o first character. (Ex: M to C)	to C .
	Change o next character. (Ex: O to a)	to a . (note: lower case is available)
	Repeat o prior PASSOS to complete naming o model.	Repeat.
	Close.	
Where next?	Change o MODEL TYPE to airplane or helicopter: see p. 30. Change modulation [SFSS or FHSS]: see p. 31. Utilize servo REVERSE : see p. 35. Ajuste servo travel with END POINT : see p. 36. Set up dual/triple rates and exponential (D/R.EXP): see p. 39.	

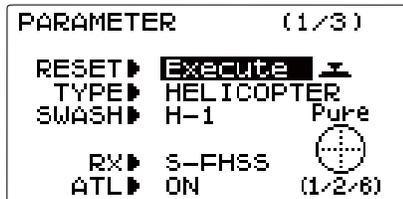
GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Name USER NAME "Futaba".	Abrir MODEL NAME submenu.	for 1 second. to MODEL NAME .
	Go to USER NAME and select o first character. (Ex: to F)	to o first character of USER NAME .
	Change o first character. (Ex: _ to F)	to F .
	Change o next character. (Ex: _ to u)	to u . (note: lower case is available)
	Repeat o prior PASSOS to complete naming o system.	Repeat.
Close.		

* Nome de usuário não é mostrado na tela de casa am main. Mas pode ser feito pela configuração sob um função de parâmetro na p. 33.

Submenu de parâmetro: define os parâmetros provavelmente defina uma vez e então não incomodar novamente. Uma vez que você selecionou o modelo correto com que você deseja trabalhar, o próximo passo é configurar os parâmetros adequados para este modelo específico:



(ACRO)



(HELI)

- Qual é o tipo do modelo?
- Que tipo é um modulação do receptor [S-FHSS ou FHSS]?
- O modelo tem um regulador de pressão normal no canal 3 ou fazer você precisa de gama completa guarnição no canal 3 (ATL)?

Primeiro é importante limpar as definições antigas na memória de utilização anterior, usando o modelo de RESET: ver p. 28.

MODELO tipo: define o tipo de programação usada para este modelo.

O T8J tem 20 memórias de modelo, o que podem cada suporte:

- um powered avião (ACRO) tipo de memória (com várias configurações de asas e cauda. Ver servos aileron de gêmeos, gêmeos elevador servos, ELEVON e V-cauda para mais informações.)
- oito tipos de swashplate, incluindo CCPM de helicóptero. Consulte o tipo de modelo de helicóptero para detalhes, p. 30.

Antes de fazer alguma coisa para configurar os seus aviões, primeiro você deve decidir qual tipo de modelo melhor se encaixa neste avião particular. (Memória cada modelo pode ser definida como um tipo de modelo diferente.) Se o transmissor for um T8JA, o padrão é ACRO. Se é um T8JH, o padrão é HELI (H1).

ACRO é um melhor escolha para aviões mais potência:

• **ACRO** Adiciona:

• **SNAP-ROLL**

• **AILEVATOR** (suporte de servo de elevador gêmeo)

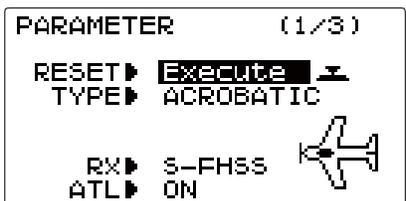
• Para aviões movidos um combustível: **IDLE-DOWN**, THR-corte, regulador de pressão-agulha de mistura e programação **ACELERADOR DELAY**.

IF, você está usando um heli modelo tipo, acesse esse capítulo agora, selecione o tipo de modelo apropriado e apoiar sua configuração de modelo. Observe que alterar o tipo de modelo redefine todos os dados para um memória do modelo, incluindo seu nome.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Select o proper MODEL TYPE for your model. Ex: ACRO .	Abrir o menu, then Abrir o PARAMETER submenu.	for 1 second. to PARAMETER .
[NOTE: This is one of several funções that requires confirmation to make um change. Apenas critical changes require additional keystrokes to accept o change.]	Go to MODEL TYPE .	to TYPE .
	Select proper MODEL TYPE . Ex: ACRO . Confirm o change. Close.	ACROBATIC . for 1 second. Sure? displays. to confirm.

Selecione de modulação do receptor (RX): define o tipo de modulação transmitido. um modulação do seu receptor irá determinar se você utilizar S-FHSS ou configuração FHSS no RX durante um transmissão. Note que você tem que desligar o transmissor e volta antes de uma mudança de modulação torna-se eficaz. Certifique-se de que você compreende e definir as configurações de segurança (F/S) como você pretendia (ver p. 48)

S-FHSS/FHSS = S-FHSS/FHSS-2.4GHz sistema (**S-FHSS** modo /**FHSS** modo)



Ajustabilidade:

- **S-FHSS** configuração para todos os Futaba S-FHSS-receptores de modo 2.4 g, independentemente do número de canais.
- **FHSS** configuração para todos os Futaba FHSS-receptores de modo 2.4 g, independentemente do número de canais. Opera apenas um partir de 1CH de 4CH. Quanto ao F/S, apenas 2 CH.

Nota: Quando você alterar modelos em modelo selecione, se o novo modelo é definido como o outro tipo de modulação, deve reciclar o poder do transmissor para alterar modulações. um modulação piscará na tela inicial para lembrá-lo até que você fazê-lo. Ver p. 27, selecione modelo, para obter detalhes. Use o R2008SB pelo modo S-FHSS. Porque, FHSS tem restrições de canal.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Change model 1 from S-FHSS to FHSS .	Confirm you are currently using o proper model memory (Ex: 1)	On home screen, check model name and number on top left and o modulation on top right. If it is not o correct model, use MODEL SELECT p. 27.
	Abrir o menu, then Abrir PARAMETER submenu.	for 1 second. to PARAMETER .
	Go to RX and change setting.	to RX . to FHSS . <i>cycle power flashes on screen.</i>
	Cyclepower.	Cyclepower.
Where next?	<p>Now that o model is in o proper modulation, o T8J should communicate with o receiver. If it does not, confirm o type of o receiver. Change MODEL TYPE to airplane/helicopter: see p. 30. Set F/S settings for when 2.4G receiver sees interference: see p. 48. Utilize servo REVERSE: see p. 35. Ajuste servo travel with END POINT: see p. 36. Set up dual/triple rates and exponential (D/R.EXP): see p. 39.</p>	

Limite de curso ajustável (ATL): faz um efetiva de alavanca aparar (TRIM do acelerador) canal 3 somente em baixa aceleração, desabilitando um guarnição no regulador de pressão alta. Isso impede que o pushrod interferência devido um alterações de guarnição marcha lenta sem carga. Esta função padrão é ON. Se você não estiver usando o canal 3 para o regulador de pressão, convém operação de corte igual um todos os outros canais. Para fazer isso, defina ATL para OFF. Se você precisa o ATL para ser eficaz na parte superior da vara ao invés de fundo, reverta um configuração THR-REV. Observe que isso afeta todos os modelos no rádio, não só o modelo que você atualmente está editando. THR-REV, ver p. 92.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Change ATL from ON to OFF for battling robots, tanks, airbrakes and other channel 3 uses.	Abrir o menu, then Abrir PARAMETER submenu.	 for 1 second.   to PARAMETER .
	Go to ATL and Change. (Ex: to OFF)	to ATL . to OFF .
	Close.	 
Where next?	Set up ELEVON for tank-style control, acelerador/steering on one STICK: see p. 53. Set up IDLE-DOWN and THR-CUT to Ajuste channel 3 servo at low-stick: see p. 37. Reassign auxiliary channels 5-8 (ex: from dial to Chave/slider): see p. 43. Utilize servo REVERSE : see p. 35. Ajuste servo travel with END POINT : see p. 36. Set up dual/triple rates and exponential (D/R,EXP): see p. 39.	

Ajuste da tela LCD (contraste/BACK-LIT/LIT-tempo/LIT-ADJS):

PARAMETER	(2/3)
CONTRAST▶	8
BACK-LIT▶	KEY-ON
LIT-TIME▶	10
LIT-ADJS▶	15
HOME-DSP▶	Futaba

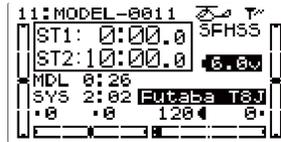
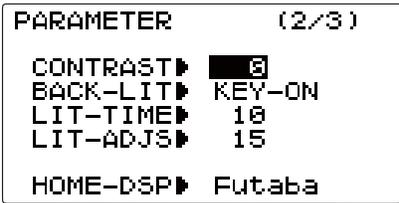
Ajustabilidade:

Os seguintes ajustes de tela de LCD são possíveis.

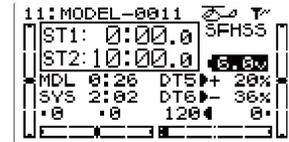
- Ajuste de contraste
- Modo de iluminação de fundo
- Tempo de luz de fundo
- Ajuste do brilho de luz de fundo

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Change CONTRAST from 0 to +2 .	Abrir o menu, then Abrir PARAMETER submenu.	 for 1 second.   to PARAMETER .
	Go to CONTRAST and change setting. (Ex: +2)	 to CONTRAST .  to +2 .
	Close.	 

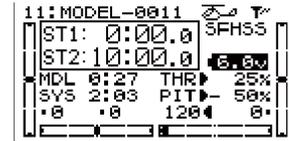
Página inicial de seleção de modo de exibição de tela (casa-DSP): seleciona o item exibir na tela inicial.



USER NAME modo



DT5/DT6 modo



THR/PIT modo

USER NAME: exibe o nome do usuário na tela inicial. (padrão)

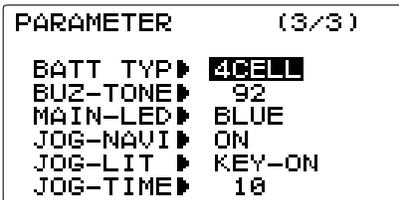
O padrão de nome de usuário atribuído pela fábrica é o logotipo "Futaba": ver p. 29.

DT5/DT6: exibe um posição atual de DT5 e DT6 na tela inicial.

THR/PIT: displays o acelerador e um posição atual na tela inicial. (HELI só)

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Change o display mode from USER NAME to THR/PIT .	Abrir o menu, then Abrir PARAMETER submenu.	⊕ for 1 second. ⬇ to PARAMETER .
	Go to HOME-DSP and change setting. (Ex: THR/PIT)	⬇ to HOME-DSP . ⬆ to THR/PIT .
	Close.	Ⓜ Ⓜ

Tipo de bateria transmissor (**BATT TYP**), ajuste de LED (**MAIN-LED/JOG-LED**):



Ajustabilidade:

Os seguintes ajustes de transmissor são possíveis.

- Configuração de tipo de bateria do transmissor
- Tom de campanha digite configuração (1:low ~ 100)
- Seleção de cor de visor de LED de energia/RF (OFF, 7 cores)
- Seleção de modo de exibição de chave LED de jog

TIPO de bateria: escolhe o tipo de bateria (5CELL/4CELL). O transmissor de T8J oferece um alarme programável de baixa tensão que avisa os Modeladores quando um tensão de emissor cai. Se você está voando quando o alarme soar, por favor, da terra mais rápida e segura quanto possível, para evitar quaisquer eventuais dificuldades. 5CELL: NiMH de 5 células ou células de vida 2, 4CELL: seco 4 células

Sempre defina o tipo de bateria correspondido à fonte de energia utilizada. Especialmente, quando se utiliza uma bateria recarregável tipo de Futaba (NiMH de 5 células ou células de vida 2), sempre defina o tipo de bateria para "5CELL". Se o T8J é usado na configuração de "4CELL", o tempo de alarme de bateria fraca um parada do sistema vai se tornar extremamente curto.

BUZ-TONE: escolhe o tom de campanha (1:low ~ 100).

MAIN-LED: escolhe um cor do visor de LED (azul/vermelho/roxo/verde/LIT-azul/amarelo/branco/OFF).

JOG-NAVI: ON: Piscar primeiro mostra um direção que jog-chave pode operar.

JOG-LIT: CHAVE-ON: um luz imediatamente após operação de jog-chave. SEMPRE: um luz está sempre ligada. ou OFF.

JOG-TIME: CHAVE-ON: Tempo de Jog LED iluminação.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Change BATT TYPE from 4CELL to 5CELL .	Abrir o menu, then Abrir PARAMETER submenu.	⊕ for 1 second. ⊕ to PARAMETER .
	Go to BATT TYPE and change setting. (Ex: 5CELL)	⊕ to BATT TYPE . ⊕ or ⊖ to 5CELL .
	Close.	END END

Modelo de transmissão de dados (MDL-TRANS): Transmissão de dados do modelo é possível com T8J transmissores. Transferência de dados é executada no rádio.

O presente modelo é **MDL-TRANS** com cada transmissor. Quanto um um lado de recebimento, o presente modelo de dados é reescrito.

* T8J não realizar operação normal durante um transferência de dados.

```

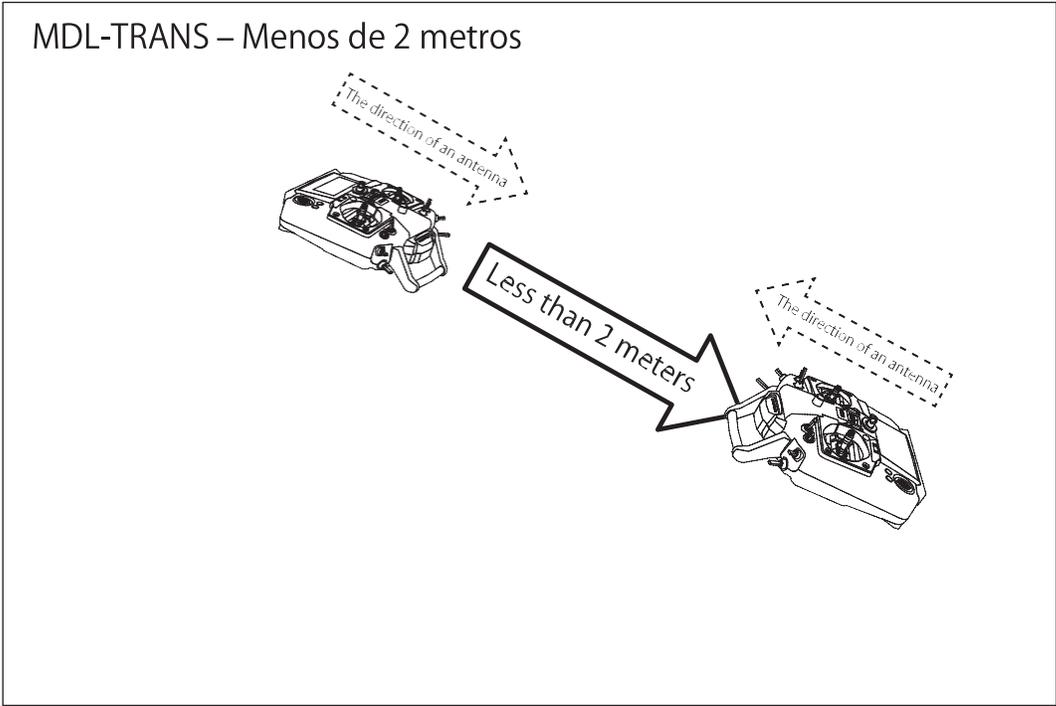
MDL-TRANS
MODE▶TRANSFER
▶Execute
No: 1 MODEL-0001 →→→→

```

❗ **Sempre verifique o sentido de servo antes de cada voo como uma precaução adicional para confirmar um data de modelo apropriado, gancho ups e função de rádio.**

NOTA: MDL-TRANS entre dois rádios de T8J deve ser realizadas dentro de um intervalo de 2 metros.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
MDL-TRANS is performed.	Abrir MDL-TRANS função.	⊕ for 1 second. ⊕ to MDL-TRANS .
	The transmitting side is turned on.	⊕ Select TRANSFER or RECEIVE .
	Data is transmitted.	⊕ to Execute . ⊕ for 1 second.
	Data Trans is for 10 seconds.	T8J of um receiving side is set to RECEIVE , and o same procedure is followed. The completion of transmission * "Complete" Transmission failure
	Close.	END END
Where next?	SELECT um different model to edit or delete: p. 27. NAME o model: p. 29.	



Reverso de Servo (inverter): altera um direção de que um servo individual responde um um movimento de vara de controle. Para helicópteros CCPM, certifique-se de ler um seção sobre SWASH AFR (p. 75) antes de inverter qualquer servos. Com exceção dos helicópteros CCPM, sempre complete seu servo inversão antes de qualquer outra programação. Ao usar funções ACRO que controlam vários servos, como FLAPERON ou V-TAIL, pode ser confuso para determinar.

REVERSE		1	2	3	4	5	6	7	8
AIL	ELER	THR	RU	SG	FL	QU	QU		
REV									
NOR									

Se o servo precisa ser revertida, ou uma configuração na função precisa ser revertido. Consulte as instruções para cada função especializada para mais detalhes.

⚠ Sempre verifique o sentido de servo antes de cada voo como uma precaução adicional para confirmar um memória de modelo apropriado, gancho ups e função de rádio.

NOTA: THR-REV é uma função especial que inverte o controle de aceleração inteira, incluindo um mudança da funcionalidade de guarnição para superior um vara meio. Para usar **THR-REV**: consulte p.92. Essa alteração afeta todos os modelos no rádio.

EXEMPLO	PASSOS:	INPUTS:
Reverse o direction of o profundor servo.	Abrir REVERSE função.	1 second.
	Choose proper channel and set direction. (Ex: ELE REV)	REVERSE.
	Confirm your change.	1 second.
	Close.	Sure? displays.
Where next?	Ajuste servo travel with END POINT : see p. 36. Set up dual/triple rates and exponential (D/R,EXP): see p. 39. Set up flight timers: see p. 42. Set up trainer funções: see p. 44.	

Ponto final do ajuste de viagens servo (END POINT): um versão mais flexível do ajuste de viagens disponível. Independentemente ajusta cada extremidade do cada servo individual curso, ao invés de um cenário para o servo que afeta ambos os sentidos. Novamente, para helicópteros CCPM, certifique-se de ver **SWASH AFR** (Ver p. 75) antes de ajustar os pontos de extremidade.

```

END    →1: AIL 100 /100
POINT  2: ELE 100 /100
       3: THR 100 /100
CH1: AIL 4: RUD 100 /100
  ←   →  5: GER 100 /100
100 100  6: FLP 100 /100
       7: AU1 100 /100
       8: AU2 100 /100
  
```

Ajustabilidade:

- Pode definir cada direção independente.
- Varia de 0% (sem movimento de servo em tudo) um 140%. Em um cenário de 100%, o lance do servo é aproximadamente 40° para os canais 1-4 e aproximadamente 55° para canais 5-8.
- Reduzir as configurações de percentual reduz o total servo jogar nessa direção.

Exemplos:

- Ajuste do acelerador high-end para evitar vinculação no carburador e no final baixa para permitir o encerramento adequado do carburador.
- Ajustar o flap tão up viagens só é suficiente para o aparamento de voo reto e nivelado, com completo para viagens.
- **END POINT** pode ser ajustado para 0 para impedir que um servo se movendo um uma direção, tais como aletas não se destina um operar também como spoilers.
- Retraia servos não são proporcionais. Mudando **END POINT** não irá ajustar o servo.

END POINT ajusta-se apenas o servo individual. Ele não terá nenhum efeito sobre qualquer outro servo que é operado em conjunto com este servo via mistura ou programação predefinida como **FLAPERON**, **AILEVATOR**, etc. Isso é para que cada servo individual pode ser cuidadosamente afinado para evitar um vinculação e outros conflitos. Para ajustar o curso total de uma função, tais como **FLAPERON**, fazer os ajustes em controles dessa função. Para helicópteros CCPM, ajustar o curso total da função, tais como campo coletivo, no **SWASH AFR**.

Ajustar um ligação ou o **END POINT**? Quase sempre é melhor ajustar suas ligações para chegar tão perto quanto possível antes da utilização **END POINT**. Quanto maior o **END POINT** configuração, um precisão de posição melhor e o mais poder servo disponível em quase qualquer posição (exceto se usando servos digitais). Superior **END POINT** valores também significam mais tempo de viagem para chegar um posição desejada, como você está utilizando mais de curso total do servo. (Por exemplo, usando 50% **END POINT** te daria apenas metade dos passos da viagem do servo, ou seja, cada clique de trim tem duas vezes o efeito e o servo chega na metade do tempo).

- ponto final (e movendo o enlace) = torque, precisão, mas o tempo de trânsito para chegar lá.
- ponto final (em vez de ajustar as ligações) = precisão de tempo, mas o torque, viagens.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Decrease o flap servo throw in o upward direction to 5% to allow trimming of level flight Apenas and down travel to 85% to prevent binding.	AbriR END POINT função.	⊕ for 1 second. ⊕ to ENDPOINT . ☀
	Choose proper channel and move stick or knob in direction you want to Ajuste and set servo throw. (Ex: flap up 5%, flap down 85%)	⊕ to FLP . ⊕ flap control [default is VR]. ⊕ to 5% VR to 85%*
	Close.	⊖ ⊖
Where next?	Go to SERVO display to confirm o desired end result: see p. 47. Set up IDLE-DOWN and THR-CUT to slow/cut o engine: see p. 37. Set up dual/triple rates and exponential (D/R, EXP): see p. 39. Set up flight timers: see p. 42. Set up trainer funções: see p. 44. Set up twin aileron servos: see p. 52. Set up twin profundor servos: see p. 54.	

* Você pode redefinir para os valores iniciais, pressionando o "+" e "-" por um segundo de teclas simultaneamente.

Gestão de marcha lenta do motor: IDLE-DOWN e THR-CUT: funções que trabalham com o digital **TRIM DO ACELERADOR** para fornecer um meio simples e consistente de operação do motor. Chega de se preocupar com um obtenção de guarnição na posição certa para pousos ou decolagens! Para ajustes adicionais do motor, consulte **ACELERADOR-NEEDLE** (p. 62) e **ACELERADOR DELAY** (p. 63).

IDLE-DOWN (ACRO apenas): reduz o motor inativo por: sentado sobre o prior de pista para decolar, barracas e spins e desembarques. um configuração normal do ociosa é um pouco mais alta para começar mais fácil e seguros voos com menor risco de ramos mortos.

```

IDLE DOWN
MIX ▶ INH
RATE ▶ 8%
SW ▶ SWC
POSI ▶ C&DN
    
```

Nota Importante: O **IDLE-DOWN** função não é normalmente usada quando ligar o motor, e seu funcionamento acidental pode manter seu motor de partida. O 8J adverte que **IDLE-DOWN** é sobre quando o transmissor está ligado. Não se esqueça de desligar um função, ou substituir o aviso, pressionando o "+" e "-" por um segundo de teclas simultaneamente.

Isto pode ser atribuído um qualquer posição do interruptor. Alguns modeladores acidentalmente atribuir **IDLE-DOWN** ao lado de um interruptor e **THR-CUT** para o outro. Não há nenhuma configuração "normal" para ligar o motor. Por padrão **IDLE-DOWN** é definida como **INTERRUPTOR C** Centro e para baixo. Isso funciona bem com **THR-CUT** também no *interruptor C* para baixo. O **INTERRUPTOR** Se é normal/começando voo, centro para manobras mais lento/desembarque e para baixo para cortar o motor. Se você atribuir **IDLE-DOWN** ou **THR-CUT** para um primavera - carregado **TREINADOR INTERRUPTOR F** (8JA) ou **H** (8JH), em seguida, use um função de treinador, correm o risco de perda de controle do acelerador ou deadstick para seu aluno.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Decrease o acelerador setting to idle with o flip of um Chave for spins and landings.	Abrir IDLE-DOWN função.	for 1 second.
	Acione o função.	to MIX . to OFF .
	With ACELERADOR STICK at idle, Ajuste o rate until engine idles as desired.*	ACELERADOR STICK . to RATE . or until engine idles as desired.
	Optional: change Chave assignment. Choose desired Chave and position.	to SW . or to desired CHAVE . to POSI . or to desired position.
	Close.	
Where next?	THR-CUT: see p. 38.	

*Normalmente, um valor de 10-20%. Segura na fuselagem, motor ligado. Defina o **STICK** do acelerador para um marcha lenta. Ajuste um taxa de **IDLE-DOWN** enquanto lançar o interruptor de ligar e desligar até o desejado ocioso é alcançado. Certifique-se que acelere, periodicamente, para permitir que o mecanismo para "limpar" e ocioso confiantemente.

Regulador de pressão de corte (THR-CUT): fornece uma maneira fácil de parar o motor por apertar um interruptor (com o STICK do acelerador em marcha lenta). O movimento é maior em marcha lenta e desaparece no regulador de pressão alta para evitar acidentais ramos mortos. Em HELI, há uma configuração adicional, THR-HOLD. Ver p. 78.

```
THR.CUT
MODE▶NOR
MIX▶INH
RATE▶ 0%

SW▶SWA
POSI▶NULL
```

Localização e direção do Chave devem ser escolhidos. O padrão é **NULL** para evitar acidentalmente atribuí-lo um um Chave, que pode resultar em uma vara morta não intencional em voo. Por favor consulte: **IDLE-DOWN** e **THR-CUT** na p. 37.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Decrease o acelerador setting (at idle) to stop o engine with o flip of um Chave. (Note that you MUST assign um Chave. o default is NULL . We recommend CHAVE C in o down position, with IDLE-DOWN programmed to CHAVE C in o center and down positions.)	Abriu THR-CUT função.	⊕ for 1 second. ⊖ to THR-CUT .
	Acione o função. Choose desired Chave, and o position which Aciones o função.	⊖ to MIX . ⊕ or ⊖ to OFF . ⊖ to SW . ⊕ or ⊖ to SwC . ⊖ to POSI . ⊕ or ⊖ to DOWN .
	With ACCELERADOR STICK at idle, Ajuste o rate until o engine consistently shuts off but acelerador linkage is not binding.*	🔑 SwC to down position. 🔑 ACCELERADOR STICK . ⊖ to RATE . ⊕ or ⊖ until shuts off.
	Close.	END END
Where next?	Set up dual/triple rates and exponential (D/R,EXP): see p. 39. Set up TRAINER funções: see p. 44. Set up twin aileron servos: see p. 52. Set up twin profundor servos: see p.	

*Normalmente, uma configuração de 10-20% é suficiente. Observar o barril do carburador até que feche totalmente é suficiente para obter um ajuste aproximado; em seguida, teste com o motor ligado para confirmar.

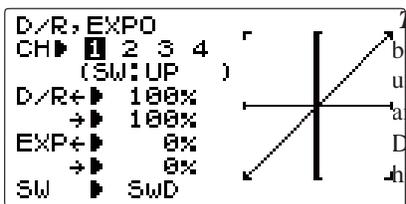
Regulador de pressão corta em caso de utilização ESC (THR-CUT): Rotação súbita pode efectuar quando liberá-lo usando **THR-CHT** no caso de um motor. Uma instalação do que uma função não for cancelada um menos que um stick do acelerador torna-se uma posição de baixa velocidade, mesmo se libera.

```
THR.CUT
MODE▶ESC
MIX▶OFF
RATE▶ 0%
THR▶ 15% ( 0%)
SW▶SWA
POSI▶NULL
```

MODO é alterado **ESC** de **NOR**.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
MODE is changed ESC from NOR . THR position released is made 0%.	Abriu THR-CUT função.	⊖ for 1 second. ⊖ to THR-CUT .
	MODE is changed ESC from NOR .	⊖ to MODE . ⊕ to ESC .
	THR position released is made 0%.	🔑 to THR . 🔑 ACCELERADOR STICK . for 1 second. ⊕ or ⊖
	Close.	END END

Taxas de duplo/triplo e exponencial (**D/R,EXP**): cessionários ajustado taxas e exponencial.



Taxas de duplo/triplo: reduzir/aumentar o curso do servo em apertar um botão. Dual taxas afetam o controle listados, tais como o aileron, não apenas um único (ex: canal 1) servo. Por exemplo, ajustando taxa dupla ailerão afetará ambos servos aileron quando utilizar, viagens de servos **FLAPERON** ou só isso-DIF e ambos aileron e elevador usando **AILEVATOR** ou **ELEVON** ou **CCPM** helicóptero.

Ativação:

- Qualquer interruptor, **A-H**. Se você escolher um interruptor de 3 posições, então essa taxa dupla instantaneamente se torna um triplo taxa (ver exemplo).

Ajustabilidade:

- Escala: 0 - 140% (0% seria desativar o controle completamente.) Valor inicial = 100%
 - Ajustável para cada direção (**ACRO**). (ie. Cima/baixo, esquerda/direita) (Ex: um maioria dos modelos voar na vertical sem qualquer elevador aparar, mas exigem algum elevador quando invertido apenas para manter o voo nivelado. Aumentando um viagem para baixo pelo montante exigido para manter o modelo invertido, o modelo agora tem disponível igual viagem de nível vertical ou nível invertido).

Exponencial: altera um curva de resposta dos servos em relação à posição de pau para fazer voar mais agradável. Você pode fazer o movimento do servo mais ou menos sensível ao redor de neutro para o leme, aileron, elevador e regulador de pressão (exceto tipo **HELI** - use curva de aceleração em vez disso). (Tipo **ACRO** — acelerador **EXP** e curva de aceleração não podem ser ativadas simultaneamente). Por que usar o expo? Muitos modelos requerem uma grande quantidade de viagens para realizar seus melhores truques. No entanto, sem exponencial, eles são "sensíveis" ao redor de neutras, fazendo as desagradáveis para voar e fazer pequenas correções muito difícil. Além disso, pela configuração exponenciais diferentes para cada taxa, você pode fazer um eficácia das pequenas correções semelhantes em cada taxa, como em nosso exemplo abaixo

A melhor maneira de entender exponencial é tentar:

- Não tendo feito nenhuma alteração ainda no **D/R**, tela **EXP**, mova o interruptor um para "para baixo" (para o **STICK** do acelerador/leme).
- Cursor para baixo para **EXP** e discagem para -40%. Também precisará mover os controles de vara para destacar os lados que você deseja definir.
- Mova o interruptor D. Segure um vara de leme em 1/4 vara e mover o interruptor D para baixo.
- Observe que quanto menos viagens lá é.
- Vá para o stick de 3/4 e repita. Observe como um viagem é muito mais perto, se não idênticos.

Ajustabilidade:

- Mais sensibilidade em torno de neutro. (positivo exponencial, veja o exemplo)
- Menos sensibilidade em torno de neutro. (negativo exponencial, veja o exemplo)
- Ajustável para cada direção. (**ACRO**)

Para o acelerador, exponencial é aplicado na extremidade baixa para ajudar o nitro e motores um gasolina têm uma resposta de aceleração linear, de modo que cada vara de 1/4 aumenta o motor RPM 25% da faixa disponível. (Na maioria de motores isto varia de 5 um 60%.)

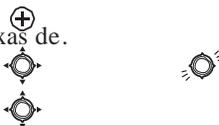
Nota especial para helicópteros: Tipos de modelo de helicóptero tem apenas uma taxa única para cada posição da chave, em vez de uma taxa para cada lado do curso do servo por posição do interruptor. Além disso, definindo o **D/R, EXP** para cada posição da chave requer o cursor para trás para o n. ° configuração e mudando um posição do interruptor aqui. Só apertar o interruptor não afeta um configuração de tela, permitindo que as taxas de duplas um ser atribuído com idle-up e outras características em certos Chaves e não necessita de colocar o modelo nessa condição de fazer modificações.

Nota especial para condições: um programação de helicóptero oferece-lhe um escolha de **Cond**. Esta opção permite que

you have a separate rate for each of the 3 controls automatically selected when a change of conditions, for a total of five rates available.

Simply change the choice of the interruptor of **Cond** and then:

Imprensa (HELI) um tecla JOG para alternar entre as 5 condições ao definir as taxas de.



EXEMPLOS:	PASSOS:	EXECUÇÃO:
Ajuste de dual rates e exponential em um modelo de helicopter (HELI)	Abrir D/R.EXP.	Por 1 segundo to D/R.EXP.
	Choose channel.	to desired channel.
	Choose first Chave position.	to No. to UP.
	Set rate and exponential (Ex: high rate = 95%, 0% exponential.)	to D/R. to 95%. Confirm 0% EXP.
	Go to 2nd Chave position and set rate and exponential.	to No. to DN. Repeat above.
	<i>Optional: if using um 3 position Chave, set 3rd rate.</i>	to No. to CT. Repeat above.
	<i>Optional: assign dual rates to have one for each condition.</i>	to SW. to COND. Repeat PASSOS above to Ajuste for each condition.

EXP Exemplos:

- É um exemplo de um avião comum.

TODOS: -30% ELE: -20% RUD: -20%

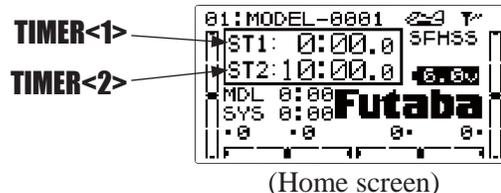
Pode ser melhor para um avião de manobra acrobática de operação rápida subtrair muito mais. Provavelmente, 0% pode ser suficiente como um helicóptero..

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set up aileron triple rates on CHAVE A C with travel settings of 75% (normal), 25% (slow roll) and 140% (extreme aerobatics) and exponential settings of 0%, +15%, and -40% respectively in an ACRO model.	Abrir D/R.EXP função.	 for 1 second.  to D/R.EXP . 
NOTE: This normal rate has no exponential so it has um very linear, 75%. normal feel. This slow roll rate has positive exponential (the opposite of what most people normally use), which makes o servos more responsive around center. This makes o servos feel o same around center in o set normal and low rates, but still gives um 25%). very slow roll rate at full stick.	Choose o channel to change (Ex: aileron is already selected) <i>Optional: change Chave assignment.</i>	 to desired channel.  to SW .  or  to SwC .
The 3D rate (extreme aerobatics) has SWITCH , very high distance of travel nearly twice move SWITCH to 3rd position and set that of o normal rate. Therefore, using this rate (Ex: down = 3D rate, 140%).	Confirm Chave is in desired position and set rate. (Ex: up = high rate, has	 to D/R .  C to up position.  AILERON STICK .  or  to 75%.  AILERON STICK .  or  to 75%.
a very high negative exponential setting softens how o servos respond around center stick. This makes o servos respond similarly around center stick for um more comfortable feel.	Move CHAVE to 2nd rate position and set this particular rate. (Ex: center = low rate, 25%).	 C to center position.  AILERON STICK .  or  to 25%.  AILERON STICK .  or  to 25%.
Many modelers like to set up all 3 triple rates on um single 3-position Chave, creating um "slow and pretty mode", um "normal mode", and um "wild stunts mode" all with o flip of um single Chave. To do so, simply set up rates for all 3 controls and assign all 3 to the same 3-position Chave.	um <i>Optional: if using um 3 position SWITCH</i> , very high distance of travel nearly twice move SWITCH to 3rd position and set that of o normal rate. Therefore, using this rate (Ex: down = 3D rate, 140%).	 C to down position.  AILERONSTICK .  or  to 140%.  AILERONSTICK .  or  to 140%.
	Set each rate's EXP . (Ex: 0%, +15%, -40%) respond	 to EXP .  C to up position. Confirm EXP reads 0.  C to down position.  AILERONSTICK .  or  to +15%.  AILERONSTICK .  or  to + 15%.  C to center position. repeat to set low rate expo to -40%.
	Set up flight timers: see p. 42. Set up TRAINER funções: see p. 44. Ajuste o sensitivity of o trims: see p. 45. Set up twin aileron servos: see p. 52.	 
Where next?	Repeat above PASSOS for profundor and <i>teme</i> Close. Set up twin profundor servos: see p. 54. Set up programmable mixes to meet your specific needs: see p. 65.	

TIMER submenu (funções de cronômetro): controla dois relógios eletrônicos. Por exemplo, estes pulsos de disparo podem ser usados para manter o controle de tempo restante em uma competição, tempo de voo em um tanque de combustível, e/ou quantidade de tempo em uma bateria, etc.

```

TIMER <TMR1>  <TMR2>
              0:00.0 10:00.0
TIME  ▶ 10:00  ▶ 10:00
MODE  ▶ UP    ▶ DOWN
ON-SW▶ SWA   ▶ SWA
      ▶ NULL  ▶ NULL
RS-SW▶ SWA   ▶ SWA
      ▶ NULL  ▶ NULL
    
```



(Home screen)

Ajustabilidade:

- A contagem regressiva: começa um partir do momento escolhido, exibe o tempo restante. Se o tempo for excedido, continua um contar abaixo de 0.
- Contar o temporizador: começa em 0 e exibe o tempo decorrido até um 99 minutos e 59 segundos.
- A contagem regressiva (tipo Stop): começa um partir do momento escolhido, exibe o tempo restante e pára em 0.
- Independente para cada modelo e atualiza-se automaticamente com um mudança de modelo.
- Em qualquer **TIMER** modo, o temporizador apita uma vez um cada minuto. Durante os últimos vinte segundos, há um sinal sonoro um cada dois segundos. Durante os últimos dez segundos, há 2 bips cada segundo. Um toque longo é emitido quando é atingido o tempo selecionado. (CIMA / BAIXO **TIMER**)
- Reset, escolher o timer desejado com um tecla JOG (quando um tela de inicialização), em seguida, pressione e segure um tecla **JOG** durante 1 segundo.
- Ativação por qualquer direção do interruptor **A-H**, por vara do regulador de pressão (**ST-THR**) (usando o **STICK** do acelerador é conveniente se você é manter o controle de combustível restante ou para um elétrico, bateria quanto resta), pelo poder **CHAVE (PWR-SW)**.
- Também pode ser atribuído o botão reset (**CHAVE A-H**)

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set timer 2 to count down 4-1/2minutes, being controlled by ACELERADOR STICK position. This is utilized to keep track of actual acelerador on time to better correlate with fuel/battery usage.	Abrir TIMER função.	for 1 second. to TIMER .
	Go to <TMR2>.	to 10 (<TMR2>).
	Ajuste time to 4 min. 30 sec., count down.	to 4 . to 00 (<TMR2>). or to 30 .
	Assign to ACELERADOR STICK and set trigger point.	to ON-SW (<TMR2>). to ST-THR . to NULL . to .(I is slow and is o timer ON.) ACELERADOR STICK to desired position (Ex: 1/4stick). for 1 second to set.
Close.		
Where next?	Ajuste END Pontos after first flight test: see p. 36. Ajuste auxiliary channel assignments (ex: move flaps to um Chave): see p. 43. Set up TRAINER funções: see p. 44.	

Função de canal auxiliar (AUX-CH): define um relação entre os controles do transmissor e um saída do receptor para canais 5-8.

```
AUX-CHAN
CH5 ▶ SWG
CH6 ▶ VR (FLAP-TRM)
CH7 ▶ DT5
CH8 ▶ DT6
```

Ajustabilidade:

- Canais 5-8 podem ser atribuídos um qualquer interruptor (**A-H**), alavanca de **TRIM** (DT5 e DT6) ou o botão [VR].
- Múltiplos canais podem ser atribuídos ao mesmo Chave, guarnição ou botão.
- Canais, definidos como "**NULL**" só são controlados por misturas. (Ex: utilizando 2 canais, 2 servos de leme.)
- Se sentido do giroscópio, governador e **THR-agulha** funções são ativadas, configurações de **AUX-CH** dos canais relacionados invalidadas automaticamente.

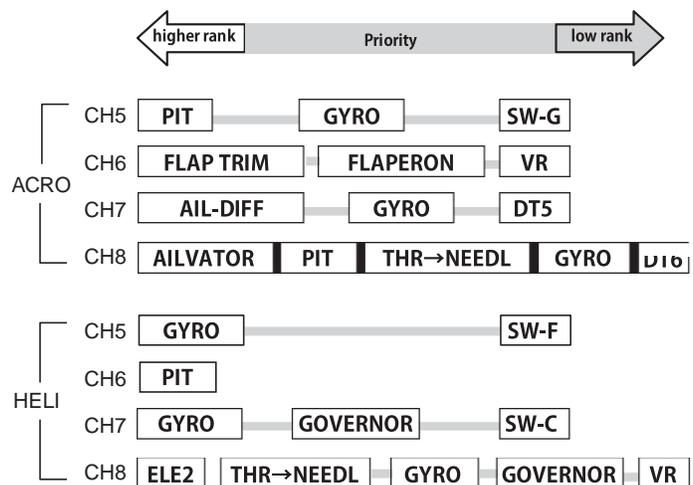
⚠ Lembre-se que se você atribuir o controle primário de um canal para um Chave que você usar posteriormente para outras funções (como taxas de duplo/triplo ou airbrakes), cada vez que você usar essa outra função, você também estará movendo o canal auxiliar.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Assign flaps to o digital trim [DT5] and set channel 7 to NULL in preparation to use it as um smoke system control (the smoke system being Acioned later by um acelerador-to-ch.-7 mix).	Abrir AUX-CH função.	for 1 second. to AUX-CH .
	Choose o channel to change. (ex: ch. 6.)	to Ch 6 . + or -
	Change primary control. (ex: to digital trim [DT5].)	to DT5 .
	Repeat as needed. (ex: ch. 7 to NULL .)	to Ch 7 . + or - to NULL .
	Close.	END END
Where next?	Programmable mixes: see p. 65. Set up dual/triple rates and exponential (D/R.EXP): see p. 39. Ajuste SUB-TRIM of auxiliary channel to Ajuste center CHAVE position: see p. 46. Ajuste END Pontos (sets end pontos of travel even when using um Chave): see p. 36.	

⚠ AVISO

A prioridade de AUX

Não atribua funções de duas ou mais para um canal. Pode dar-se prioridade para uma função de classificação mais elevada e uma baixa função rank pode ser cancelada.



TREINADOR: para um formação de pilotos novatos com treinador opcional cabo de conexão 2 transmissores. O instrutor tem vários níveis de controlabilidade.

```

TRAINER      1: AIL FNC
                 2: ELE FNC
▶ INH         3: THR FNC
                 4: RUD FNC
CH1: AIL     5: GER OFF
▶ FNC        6: FLP OFF
                 7: AU1 OFF
                 8: AU2 OFF
    
```

Ajustabilidade:

- **NOR:** Quando o interruptor **TRAINER** é ON, o canal definido para este modo pode ser controlado pelo aluno. O conjunto canal é controlado de acordo com qualquer conjunto de programação no transmissor do aluno.
- **FNC:** Quando o interruptor **TRAINER** é ON, o canal definido para este modo pode ser controlado pelo aluno, controlado de acordo com qualquer conjunto de misturando no transmissor do instrutor

MIX: Quando o interruptor **TRAINER** é ON, o canal definido para este modo pode ser controlado por tanto o aluno e o instrutor, de acordo com qualquer conjunto de misturando no transmissor do instrutor. E uma taxa de mistura do aluno é ajustável. (padrão 30%)

[Nota J. no entanto, torna-se inválida mesmo que o canal não está no transmissor do aluno. O canal serve como operação pelo transmissor do instrutor automaticamente].

- **OFF:** O canal definido para esta modalidade não pode ser controlado pelo aluno mesmo quando o interruptor **TRAINER** é ON. O conjunto canal é controlado pelo instrutor só, mesmo quando o interruptor **TRAINER** é ON.
- **INTERRUPTOR:** controlado por mola F interruptor (8JA) ou H (8JH) apenas. Não pode ser atribuído. Compatibilidade: O 8J pode ser mestre ou aluno com qualquer transmissor Futaba compatível com o cabo. Simplesmente conecte o cabo de treinador opcional (para um série de 8J, vendido separadamente) para um conexão do treinador cada transmissor e siga as diretrizes abaixo.

Exemplos:

- Quando o acelerador/coletivo são definidas como **FNC**, prática de 5 canais helicóptero é possível com um transmissor de 4 canais.
- Construa o modelo em um transmissor de segundo e usar o modo **NOR** rapidamente e com segurança verificar o bom funcionamento de todas as funções. Em seguida, permitir que o rádio do estudante voar totalmente o modelo.
- Usando o modo **NOR**, conjunto inferior lança, diferentes exponenciais, canal auxiliar diferentes configurações no rádio estudantil (se tem estas características).
- Para facilitar um curva de aprendizado, elevador e aileron podem ser definidos como o **NOR** ou **FNC** modo, com os outros canais definido como OFF e controlado pelo instrutor.

Precauções:

- Nunca ligue o transmissor do aluno. Sempre definir o aluno modulação do transmissor modo um **PPM**. Quanto um um transmissor de T8J, sinal PPM é sempre enviada por tomada de treinador, independentemente do modo de modulação.
- Certifique-se que o aluno e o instrutor transmissores têm idênticos apare as configurações e controlar os movimentos. Verifique se desligando e voltando ao mover as varas de controle.
- Sempre retire o módulo de RF do transmissor aluno (se é um tipo de módulo transmissor).
- Quando um função de treinador é ativa, um função snap roll é desativada. Outras funções, tais como o **IDLE-DOWN** e **THR-CUT**, que tenha sido atribuído ao mesmo Chave, não são desactivadas. Sempre verifique as atribuições de função antes utilizando um função de treinador.
- Quando você selecionar um modelo diferente, um função de **treinador** é desativado no atual modelo por razões de segurança.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Turn on TRAINER system and set up so student has: fully funçãoal control of aileron and profundor to support FLAPERON and AILEVATOR ; normal control of Leme to allow lowered travel; and no acelerador channel control (with o instructor for safety).	Abrir TRAINER função.	for 1 second. to TRAINER .
	Acione TRAINER .	to OFF .
	Choose desired channel(s) and proper training type(s).	past AIL and ELE (default OK). to THR , to OFF . to RUD , to NOR .
	Close.	
TEST student radio função fully prior to attempting to .fly!		

Where next?

Set up dual/triple rates and exponential (**D/R.EXP**) on student 8J: see p.39.
Reset trims on student 8J: see p.45.

TRIM submenu: redefine e ajustar um eficácia da Trim digital.

```

TRIM
RESET ▶ Execute
STEP AIL▶ 4 (→ 0)
      ELE▶ 4 (← 0)
      THR▶ 4 (← 0)
      RUD▶ 4 (→ 0)
      DTS▶ 4 (← 0)
      DTR▶ 4 (← 0)
  
```

O 8J tem Trim digital que é diferente dos controles deslizantes de guarnição mecânicas convencionais. Cada alavanca de TRIM é na verdade um interruptor bi-direcional. Cada vez que um alavanca de TRIM é pressionada, um guarnição é alterada de uma quantidade selecionada. Quando você segurar um alavanca de TRIM, aumenta um velocidade de corte. um posição atual guarnição graficamente é exibida no ecrã iniciar. O submenu guarnição inclui duas funções que são usadas para gerenciar as opções de guarnição.

HELI só modelos: deslocamento está disponível no-break ocioso. Se o deslocamento é inibido, ajuste das alavancas da guarnição ajustará as guarnições para todas as condições de voo. Se o deslocamento for ativo, movendo-se em seguida as guarnições dentro de qualquer uma condição afetará somente nessa condição. Ver o deslocamento, p. 83.

Trim reset (RESET): centros eletronicamente as guarnições para seus valores padrão. Observe que as configurações de sub TRIM e um guarnição **STEP** taxa não são redefinidas por este comando.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Reset trims to neutral after having Ajusteed all linkages.	Abrir TRIM submenu.	 for 1 second to TRIM .
	Reset trims to neutral.	 for 1 second. Beep sounds.
	Close.	 
Where next?	Ajuste SUB-TRIMS : see p.46. Ajuste trim rate (STEP): see below. Ajuste END Pontos : see p. 36. Set up dual/triple rates and exponential (D/R.EXP): see p. 39.	

Trim step (STEP): altera um taxa em que um guarnição se move quando um alavanca do TRIM é ativada. Ela pode ser definida de 1 para 40 unidades, dependendo das características da aeronave. Mais ordinários aeronaves fazem bem em cerca de 2 um 10 unidades. Geralmente maiores guarnição etapas são para modelos com controle grandes lances ou primeiros voos garantir um guarnição suficiente para corrigir corretamente o modelo. Passos de guarnição menores mais tarde são usados para permitir ajustes muito finos em voo.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Double o sensitivity (larger step) of AILERON TRIM LEVERS for a first flight of an aerobatic model to ensure sufficient range to trim o model for level flight.	Abrir TRIM submenu and choose the STEP you wish to change. (Ex: aileron)	 for 1 second to TRIM 
	Ajuste o size of o step. (Ex: incr. to 8)	 to AIL. to 8 .
	Repeat as desired for other channels.	  or  to ELEV. to new setting. Repeat as needed.
	Close.	 
Where next?	Ajuste sub trims: see p.46. Ajuste END Pontos : see p. 36. Set up dual/triple rates and exponential (D/R.EXP): see p. 39.	

SUB-TRIM: faz pequenas alterações ou correções à posição neutra de cada servo. Intervalo é -120 um + 120, com um configuração 0, sendo o padrão não **SUB-TRIM**.

```

SUB TRIM →1:AIL  0
           2:ELE  0
           3:THR  0
CH1:AIL    4:RUD  0
           5:GER  0
           6:FLP  0
           7:AU1  0
           8:AU2  0
    
```

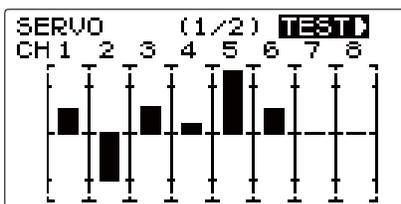
Recomendamos que você centralize as guarnições Digitas antes de fazer alterações **SUB-TRIM**, e que você tente manter todos os valores de **SUB-TRIM** tão pequena quanto possível. Valores maiores de **SUB-TRIM** que afetam o intervalo do servo de viagens são restritos de um lado.

O procedimento recomendado é o seguinte:

- medir e registrar um posição desejada de superfície;
- zerar ambas as guarnições (**TRIM RESET** menu) e o **SUB-TRIMS** (Isto menu);
- montar as ligações e os braços de servo neutro um superfície controle é tão correto quanto possível; e
- Use uma pequena quantidade de **SUB-TRIM** para fazer correções bem.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Ajuste o flap servo's SUB-TRIM until its center exactly matches o aileron servo's center, as they work together as flaperons.	Abrir SUB-TRIM .	for 1 second to SUB-TRIM .
	Choose o channel to Ajuste, and Ajuste o values until o surfaces match. (Ex. flap)	to FLP - as needed. to each channel,
	Repeat o other channel values.	as needed.
	Close.	END END
Where next?	Ajuste trim PASSOS: see p. 45. Ajuste END Pontos : see p. 36.	

SERVO *exposição e ciclo de submenu:* Displays radio's output to channels 1-8.



Exibição de gráfico de barras em tempo real:

- Exibição de gráfico de barras em tempo real para demonstrar exatamente o que ordena o transmissor está enviando para os servos. (Isto pode ser particularmente útil na criação de modelos com complicado misturar funções, porque os resultados de cada vara, alavanca, botão, interruptor circuito de entrada e o atraso pode ser visto imediatamente).
- Função do ciclo de servo para ajudar um localizar problemas de servo antes de falhas em voo. (canais 1-8)

```

SERVO (2/2) GRAF▶
TYPE▶LNR
TEST▶ON CYCL▶10
      SPD▶ 7
(■ACT □INH)
CH▶ 1 2 3 4 5 6 7 8
    ■ □ □ □ □ □ □ □
    └──────────┘
    
```

Ajustabilidade:

- Pode escolher servos para ser um ciclo.
- Tipo de ciclo: LNR(Linear mode)/JMP(Jump mode).
- Ciclo: 1 para 100(slow), padrão; 10
- Velocidade do servo: 1 para 100(fast), padrão; 7
- O servo aqui verificado [•] realiza um operação de teste no momento do poder baixo modo (exceto CH3). Isto é para uma verificação de distância.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
View o result of reassigning channel 6 from VR knob to three-position CHAVE C .	Complete desired programming função. (Ex: in AUX-CH , move ch. 6 to CHAVE C)	See AUX-CH for details. (p.43.)
	Abrir o SERVO função.	for 1 second. to SERVO .
	Move each control to see o operation. (Ex: CHAVE C in all positions)	C to center position. Note change in position of ch. 6 servo.
Cycle o channel 6 servo.	Prepare servos to be cycled.	Plug in servos. POWER ON .
	Abrir o servo cycle função.	to GRAF> .
	Set up cycle mode. (Ex: JMP mode)	to TYPE . to JMP .
	Choose channels to be cycled. (Ex: ch. 6)	to CHG . to ACT .
	Cycle o channel 6 servo.	to TEST .
	End cycling and close.	(END) (END)
Where next?	Set up dual/triple rates and exponential (D/R.EXP): see p. 39. Set up desired programmable mixes: see p. 65. Set up dual aileron servos: see p. 52. Set up dual profundor servos: see p.	

Submenu FailSafe (perda de sinal limpo e bateria baixa do receptor) (F/S): define respostas em caso de perda de sinal ou baixa bateria Rx.

FailSafe (F/S): instrui um 2.4G receptor o que fazer no caso de interferência de rádio é recebida.

```

FAIL SAFE (1/2) SFHSS
      MODE. POSI B-F/S
1:AIL▶ NOR ---
2:ELE▶ NOR ---
3:THR▶ F/S 20% ACT
4:RUD▶ NOR ---

```

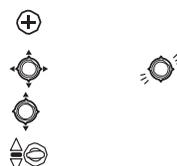
Ajustabilidade:

- Cada canal pode ser definido de forma independente. (Modo **FHSS**: ch2 apenas)
- A configuração (normal) **NOR** detém o servo em sua última posição comandada.
- A função **F/S** (FailSafe) cada servo move-se para uma posição predeterminada.
- A configuração do **F/S** também se aplica para um bateria **F/S** (veja abaixo).
- **NOTA:** um configuração do **F/S** do acelerador também se aplica para um bateria **F/S** (veja abaixo)

Exemplos:

- A configuração do **F/S** é usada em certas competições para evitar que um aeronave de voar para longe e fazendo dano potencial em outro lugar. Por outro lado, um configuração do **F/S** pode também ser usada para ir ao neutro em todos os servos, espero manter o avião voando em tempo suficiente para recuperar o controle.
- Modeladores de competição, muitas vezes, manter um função **NOR** para que breve interferência não afetará um manobra do seu modelo.
- Defina o canal de regulador de pressão para que o motor idles quando há interferência (**ACRO**). Isso pode dar tempo suficiente para voar longe e recuperar-se de interferências radioelétricas e minimizar os danos se despenhou-se.
- Para helicópteros, **NOR** é geralmente um opção mais segura.
- Também recomendamos um configuração interruptor eletrônico de um motor um gasolina para um posição **OFF** na função **F/S**, por razões de segurança.

Atualizando configurações F/S: Se você especificar uma configuração de **F/S**, os dados de FailSafe são transmitidos automaticamente. Quando você escolher o modo de **F/S**, verifique se suas configurações estão como desejado por desligar o interruptor de alimentação do transmissor e verificar que os servos se deslocar para as configurações que você escolheu.



GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Change o receiver FailSafe command for channel 8 (gasoline engine kill Chave) to um preset position. <i>NOTE: This is one of several funções for which o radio requires confirmation to make um change.</i>	Abriu F/S função.	for 1 second. to F/S .
	Choose Channel to change. (ex: Ch. 8)	to Ch 8.
	Set and con.firm fail safe command.	that controls channel 8 to desired OFF position. for 1 second to store.
	Repeat as desired.	
	Close.	 
Where next?	Read below for information on Battery FailSafe. Ajuste END Pontos to gain proper F/S responses if needed: see p. 36. Ajuste SUB-TRIM to gain proper F/S responses if needed: see p. 46.	

Bateria à prova de falhas (F/S): uma segunda bateria baixa característica de aviso (aviso de baixa tensão o transmissor separada). Quando um tensão da bateria no ar cai abaixo de aproximadamente 3.8, bateria do receptor 2,4 G **F/S** função move o regulador de pressão para uma posição predeterminada. Quando um função de bateria **F/S** é ativada, seu motor passará um idle (se você não definir uma posição) ou uma posição predefinida. Você deve imediatamente um terra. Você pode temporariamente o restabelecimento da função de bateria **F/S**, movendo o **STICK** do acelerador para um marcha lenta. Você terá 30 segundos de controle de aceleração antes que um função da bateria reativa.

Ajustabilidade:

- **NOR F/S** ambiente de aceleração na bateria F/S, indo para um posição de servo alcançada movendo o **STICK** do acelerador até o fundo com uma **TRIM LEVER** centrado;
- **F/S** ambiente e posição de acelerador em bateria **F/S** também vai para um mesma posição do servo do acelerador como o regular **F/S**.

 Se usando uma bateria de 6V receptor (5 células), é muito provável que sua bateria estará funcionando rapidamente fora da carga antes de bateria que FailSafe assume. Não é uma boa idéia para contar com um bateria à prova de falhas para proteger seu modelo em qualquer momento. Isto é especialmente verdadeiro quando se utiliza uma pilha de 5.

FUNÇÕES DE AVIÃO:

Tipos de aeronaves asa (ACRO):

Existem 3 tipos básicos de asa em modelos de aeronaves:

- Simples. Modelo usa um servo de aileron (ou vários servos em uma Y-chicote de fios em um canal único receptor) e tem uma cauda. Esta é um configuração padrão e não requer nenhuma programação especializada de asa.
- Gêmeo Aileron Servos. Modelo usa 2 servos aileron e tem uma cauda. Ver Twin Aileron Servos.
- Modelo da cauda-menos (asa voadora). O modelo usa 2 servos de asa, trabalhando juntos para criar o controle tanto rolo e pitch. Ver **ELEVON**.

Servos de Aileron gêmeo (com cauda) (**ACRO**): Muitos modelos de geração atual usam dois servos aileron, ligados em dois canais do receptor separado. (Se seu modelo for uma asa voadora sem elevadores separados, consulte **ELEVON**, p. 53).

Benefícios:

- Capacidade de ajustar do cada servo centro e pontos de extremidade para viagens perfeitamente.
- Redundância, por exemplo, no caso de uma colisão de falha ou ar do servo.
- Facilidade de montagem e mais torque por superfície por não exigir que as hastes de binário para um único servo um conduzir 2 superfícies.
- Tendo mais viagens aileron do que para baixo viagens para rolos mais retas. Consulte o aileron diferencial.
- Usando os dois ailerons não só como os ailerons, mas também como retalhos, caso em que eles são chamados de flaperons.

- Definir um percentual negativo para reverter um operação de um dos servos.

Opções:

• **FLAPERON:**

- Usa CH6 para o segundo servo.
- Permite que um ação de retalho, bem como ação de aileron de ailerons.
- Fornece um função de **FLAP-TRIM** para ajustar o ponto neutro dos flaperons para nível de voo.
- Também permite o aileron diferencial em sua própria programação (em vez de ativar **AIL-DIFF**).

• Aileron diferencial (**AIL-DIFF**):

- Usa CH7 para o 2º servo.
- Deixa CH6 livre para operação de retalho, como flaperon e flap ação junto, em **AIRBRAKE**. (see p. 61).
- Permite mais até ailerão viagem do que para baixo para rolos mais retas.

Você precisará escolher de **FLAPERON** ou só isso-DIFF para um configuração do seu modelo. Se você precisa os ailerons também operar como abas, você provavelmente vai querer usar **FLAPERON**. Se seu modelo tem 2 servos aileron e retalhos, então, só isso-DIFF é provavelmente um escolha mais fácil. (Para obter detalhes sobre um criação de um complexo avião acrobático, por favor visite o nosso FAQ em [www.futaba-rc.com \faq\](http://www.futaba-rc.com/faq/). Muitos outros exemplos de configuração também estão disponíveis neste site.)

NOTA: Único das três funções asa-tipo (FLAPERON, só isso-DIFF e ELEVON) pode ser usado de cada vez. Todas as três funções não podem ser ativadas simultaneamente. Para ativar um tipo diferente de asa, o primeiro deve ser desativado.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
DeAçione FLAPERON so that AIL-DIFF or ELEVON can be Açionado.	Abrir o FLAPERON função.	 for 1 second. 
	DeAçione o função.	 to FLAPERON  or 
	Close função.	to MIX.  to INH. 
Where next?	Set up AIL-DIFF (see p. 52) or ELEVON (see p. 53).	

Usando FLAPERON (ACRO):

```

FLAPERON
MIX ▶INH      (L)      (R)
RATE-AIL1▶+100% +100%
      AIL2▶+100% +100%

      FLP2▶+100%
      FLP1▶-100%
    
```

A **FLAPERON** mistura função usa um servo em cada um dos dois ailerons e usa-os para um função tanto aileron e flap. Para efeito de retalho, os ailerons aumentar/diminuir simultaneamente. Claro, um função de aileron (movendo-se em direções opostas) também é executada.

Uma vez **FLAPERON** é ativado, qualquer vez que você programa CH6 ou "flap" (ou seja, mistura de elevador-**FLAP**), o rádio comanda os dois servos para operar como retalhos. um quantidade de viagens disponíveis como retalhos é independentemente ajustável em **FLAPERON**. Um recurso de aparar também está disponível (veja um **FLAP-TRIM**) para ajustar ambas as posições neutras juntos para em linha reta e nível voo ou ligeiro aumenta/diminui do ângulo flap. PONTO final e o sub **TRIM** ainda ajustam cada servo individualmente.

Ajustabilidade:

- Cada servo aileron para viagem pode ser definido como separado de sua viagem para baixo, criando o aileron diferencial. (Ver exemplo).
- Viagens do cada servo aileron quando actuado como uma aba é regulável separadamente.

NOTA: Ativar flaperons só faz os ailerons funcionam como os ailerons e diz que o rádio até onde quer que se movem como retalhos. Se desejado, você então ativar outra programação que mexa com eles como retalhos.

FLAP-TRIM é um característica de flap-aparamento que permite que os flaps mover-se na reação para o controle do canal 6. Ele é destinado somente para aparar o centro das abas... mas também pode ser usado como controle de flap completo. (Ver p. 51).

AIRBRAKE é um recurso que cai flaperons como aba e também compensa com elevador, se desejado. (Ver p. 61).

PROFUNDOR-FLAP gostaria de acrescentar elevador misturando no movimento de discagem o flap flap após **FLAP-TRIM** é ativado.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Acione twin aileron servos, FLAPERON .	Abrir o FLAPERON função.	for 1 second. to FLAPERON *
Input 10% less down travel than up travel (aileron differential) within o FLAPERON programming. (Decrease right aileron is down travel to 90%, decrease left aileron's down travel to 90%.)	Acione o função. <i>Optional: Ajuste o up/down travel separately for o 2 servos.(Ex: 90% down.)</i>	to MIX . to ACT . to AIL1 . AILERON STICK . to 90% . to AIL2 . AILERON STICK . to 90% .
Ajuste total flap travel available to 50% of aileron travel available.	<i>Optional: Ajuste o aileron's travel so they move as fiaps.(Ex: each servo fiap travel to 50%.)</i>	to FLP2 . to +50% . to FLP1 . to -50% .
	Close menu.	
Where next?	Set FLAP-TRIM : see p.51. Set up AIRBRAKE mix: see p.61. View additional model setups on ointernet: www.futaba-rc.com/faq/	

* Se você receber uma mensagem de erro que outros asa um mistura "ON", você deve desativar tudo-DIFF ou ELEVON.

Usando **FLAP-TRIM** para ajustar o flaperons: (ACRO)

```
FLAP TRIM
MIX ▶ INH
RATE ▶ 5%
```

FLAP-TRIM atribui o controle primário flaperon [VR] para permitir o aparamento no voo da ação flap de flaperons. (Nota: mesmo se **FLAP-TRIM** feita ativo com **AIL-DIFF**, Ele não terá qualquer efeito. um função única que permite o controle dos ailerons como retalhos na **AIL-DIFF** configuração é **AIRBRAKE**.) um maioria dos modeladores de uso **AIRBRAKE**, ou mistura programável, para mover os flaps para uma posição especificada através do movimento de um interruptor.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Add FLAP-TRIM to allow o model's ailerons to be trimmed together as flaps at any time during o flight, with um maximum travel of 5% of o total flap travel set in FLAPERON .	Abrir o FLAP-TRIM função.	for 1 second. to FLAP-TRIM .
	The função is automatically Acionado with FLAPERON ; however, o default travel is 0 .	
	Ajuste o travel available to o flaperons when turning o CH6 DIAL . (Ex: 5%).	to + 5% .
	Close menu.	
Where next?	Ajuste individual servo's SUB-TRIMS : see p. 46 and END Pontos : see p. 36. Set up AIRBRAKE mix: see p. 61 and ELE-FLAP mix: see p. 59. View additional model setups on o internet: www.futaba-rc.com/faq .	

Usando Aileron diferencial (**AILE-DIFF**)(ACRO):

```
AIL-DIFF
MIX ▶ INH
RATE-AIL1 ▶ +100% +100% (L) (R)
      AIL2 ▶ +100% +100%
```

Aileron diferencial é usado principalmente em 3 ou 4-servo asas, com um servo(s) operacional interna flap(s) CH6, e controlando um operação adequada do aileron de 2 servos aileron, plugado CH1 e CH7 AILE-DIFF. Os ailerons não podem ser movidos como retalhos quando usando AILE-DIFF, exceto se usar freio (Note que, mesmo se você fizer FLAP-TRIM ativo enquanto estiver usando AILE-DIFF, ele não terá qualquer efeito. Só incluirá controla os ailerons como retalhos na configuração AILE-DIFF).

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Acione twin aileron servos using AIL-DIFF . Note that o função defaults to no difference in down travel vs. up travel. If you want differential travel, simply Ajuste each side. (Ex: 90%)	Abrir o AIL-DIFF função.	for 1 second. to AIL-DIFF .
	Acione o função.	to MIX . to ACT .
	Optional: Ajuste o up/down travel separately for o two servos. (Ex: Ajuste to 90% .)	to AIL1 . to 90% . to AIL2 . to 90% .
	Close menu.	

Where next?	Ajuste individual servo's SUB-TRIMS : see p. 46 and END Pontos : see p. 36. Set up AIRBRAKE mix: see p.61. Set up ELE-FLAP mix (Apenas if model has um flap servo in CH6): see p. 59. Set up SNAP-ROLL Função: see p. 56. View additional model setups: www.futaba-rc.com/faq .
-------------	--

* Se você receber uma mensagem de erro que outros asa um mistura "ON", você deve desativar **ELEVON** ou **FLAPERON**.

Tipos de cauda de aeronaves (ACRO):

Existem 4 tipos básicos de cauda em modelos de aeronaves:

- Simples. O modelo usa um servo de elevador e um servo do leme (ou vários servos um arnês-Y). Este é o padrão.
- Dual Profundor servo. o model uses 2 profundor servos. see **AILVATOR** p. 54.
- Modelo da cauda-menos. Modelo usa 2 servos de asa juntos para criar o controle de rolo e pitch. Ver **ELEVON**. p. 53.
- **V-TAIL**. Modelo usa 2 superfícies, em ângulo, juntos para criar o controle de guinada e pitch. Ver **V-TAIL**. p. 55.

Nota: Apenas uma das três funções cauda-tipo (AILEVATOR, V-cauda e ELEVON) pode ser usado de cada vez. O rádio fornece um aviso e não permitirá um ativação de outro tipo de cauda até que o primeiro é desativado. Exibirá uma mensagem de erro da outra ala mistura "ON".

Usando ELEVON(ACRO): usado com asas delta, asas voadoras e outros aviões sem cauda que combinam as funções de aileron e elevador, usando dois servos, um em cada elevon. As respostas de aileron/elevador de cada servo podem ser ajustadas independentemente. Isto também é popular para o uso de modelo de terreno, tais como tanques, qual unidade dois motores juntos para um frente e um motor para um frente/um para trás para torneamento.

```

ELEVON
MIX ▶INH
      (L)  (R)
RATE-AIL1▶+100% +100%
      AIL2▶+100% +100%
      ELE2▶+100%
      ELE1▶-100%
    
```

- Ajustabilidade:
- Requer uso de CH1 e CH2.
 - Viagens de aileron independentemente ajustáveis permite aileron diferencial.
 - Viagem de elevador independente ajustável permite que as diferenças em cima vs baixo viagens.

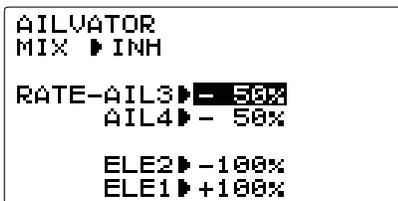
NOTA: Se ELEVON estiver ativo, você não pode ativar FLAPERON, AILE-DIFF ou AILEVATOR. OUTRA ala mistura uma mensagem de erro "Na" exibe e você deve desativar um função passada para ativar ELEVON. Nota: Certifique-se de mover o elevador e aileron adere à deflexão completa durante um instalação. Se grandes viagens são especificadas, quando o AILERON e elevador varas são movidos ao mesmo tempo os controles podem ligar ou ficar sem viajar.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Acione ELEVON . Ajuste aileron down travel to 90% of up travel, creating aileron differential.	Abra o ELEVON função.	for 1 second. to ELEVON . *
	Acione o função.	to MIX . to ACT .
	<i>Optional: Ajuste o up/down travel separately for o servos as ailerons. (Ex: down to 90%.)</i>	to AIL1 .  AILERON STICK . to 90% . to AIL2 .  AILERON STICK . to 90% .



	Optional: Ajuste o profundor travel of each servo. (Ex: right servo elev. travel to 98% , left to 105% .)	ELE2. 98% . ELE1. 105% .
	Close menu.	
Where next?	Ajuste individual servo's SUB-TRIMS : see p. 46 and END Pontos : see p. 36. Set up dual/triple rates and exponential (D/R, EXP): see p. 39. View additional model setups on ointernet: www.futaba-rc.com/faq.html	

Dual Servos de elevador (com um leme) (**AILEVATOR**) (**ACRO**): muitos modelos usam dois servos de elevador, plugados canais receptor separado. (Asas de voar sem um controle separado ailerão usar **ELEVON**. Modelos de cauda em forma de V usam V-cauda, p. 55.)



Benefícios:

- Capacidade de ajustar do cada servo centro e pontos de extremidade para viagens perfeitamente.
- Facilidade de montagem, não exigindo hastes de binário para um único servo um conduzir 2 superfícies.
- Elevadores, atuando também como os ailerons para acrobacia extrema voador ou mais realista o jato voando (opcional).
- Redundância, em caso de uma colisão de falha ou ar do servo.

Ajustabilidade:

- CH2 e CH8 apenas. (Com um mistura programável, poderia utilizar CH5 como o servo de elevador 2.) Regulador de pressão-agulha usa CH8 e não pode estar ativa simultaneamente.
- Direção do percurso do cada servo pode ser revertida em reverso ou conjunto de percentagens podem ser revertidas aqui.
- Viagens de elevador independentemente ajustáveis (ambos os sentidos e por cento).
- Ação opcional como os ailerons (o padrão é 50% de resposta). Esta resposta não pode ser ativado/desativado em voo. Configuração AIL3 e 4 para 0 desativa este recurso. Nota: se você quer isso, mas controlada com um interruptor, AIL3 e 4 um 0 aqui e usar 2 misturas. Só isso-para-elevar e tudo-para-AUX2 (ligação/guarnição fora, atribuir um interruptor). para ter ação de aileron de servos o elevador quando o interruptor atribuído está na.

(Para obter detalhes sobre um criação de um complexo avião acrobático, visite por favor www.futaba-rc.com/faq. Muitas outras configurações também estão disponíveis.)

A função de mistura AILEVATOR usa um servo em cada um dos dois elevadores e combina um função de elevador com um função de aileron (a menos que um viagem de aileron é definida como 0). Para efeito de aileron, os elevadores são levantados e abaixados em frente um do outro, em conjunto com os ailerons.

Uma vez AILEVATOR é ativado, um menos que você zerar os valores de aileron (veja abaixo), qualquer hora que você mover seus ailerons ou qualquer programação move seus ailerons (ie. LEME-AILERON de mistura), o rádio comandos automaticamente os dois servos de elevador para também operar como os ailerons. Para desactivar esta ação, simplesmente defina as configurações de viagens do 2 aileron um 0 na função AILEVATOR. Desta forma os elevadores funcionará apenas como elevadores.

Se utilizar os elevadores, como os ailerons, certifique-se de mover o stick do aileron/elevador ao verificar os movimentos de servo. Se for especificada uma grande viagem, quando as varas são movidas ao mesmo tempo, controles podem ligar ou ficar sem viajar.



GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
<p>Acione twin profundor servos. DeAcione o profundor-acting-as-aileron portion of this função.</p> <p>Note: Depending upon your model's geometry, you may need to reverse one servo or set um negative percentage here.</p>	Abrire o AILEVATOR função.	for 1 second. to AILEVATOR .
	Acione o função.	to MIX . to ACT .
	<i>Optional: Ajuste up/down travel when operating as ailerons. (Ex: 0.)</i>	to AIL3 . to 0% . to AIL4 . to 0% .
	<i>Optional: Ajuste total profundor travel of each servo. (Ex: right servo profundor travel to 98%, left to 96%.)</i>	to ELE2 . to 98% . to ELE1 . ⊕ or ⊖ to 96% .
	Close menu.	ⓔ ⓔ
<i>Where next?</i>	Ajuste individual servo's SUB-TRIMS : see p. 46 and END Pontos : see p. 36. Set up AIRBRAKE mix: see p. 61.	

Usando **V-TAIL (ACRO)**:

```

V-TAIL
MIX ▶INH

RATE-ELE1▶+ 50%
      ELE2▶- 50%

      RUD2▶+ 50%
      RUD1▶+ 50%
  
```

V-TAIL de mistura é usado com aeronaves v-cauda para que tanto o elevador e as funções de leme são combinadas para as superfícies de duas cauda. Tanto o elevador e o leme viagem podem ser ajustados independentemente em cada superfície.

NOTA: Se V-cauda estiver ativo, você não pode ativar funções ELEVON ou AILEVATOR. Se uma dessas funções é ativa, uma mensagem de erro será exibida e você deve desativar um última função antes de activar um V-cauda.

NOTE: Certifique-se de mover os elevador e leme varas regularmente ao verificar os movimentos de servo. Se for especificado um valor grande de viagens, quando as varas são movidas ao mesmo tempo, os controles podem ligar ou ficar sem viajar. Diminuir um viagem, até que não ocorra um nenhuma ligação.

Ajustabilidade:

- Requer uso de CH2 e CH4.
- Viagens independentemente ajustáveis permitem diferenças nas viagens de servo.
- Diferencial de leme não está disponível. (Para criar o leme diferencial, defina RUD1 e 2 um 0. Em seguida, use duas mixagens programáveis, RUD-ELE e RUD-RUD, definindo diferentes percentagens para cima e para baixo. Estas são suas novas viagens de leme. Recortar e alterne nulo de atribuição para que você acidentalmente não pode desativar o leme. Ver PROG. MIX, p. 65.)

(Para obter detalhes sobre um criação de um plano complexo, por favor visite o nosso FAQ em www.futaba-rc.com/faq. Muitos outros exemplos de configuração estão disponíveis neste local.)

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Acione V-TAIL . Ajuste left profundor servo to 95% travel to match to right servo's travel.	Abrir o V-TAIL função.	⊕ for 1 second. ⊕ to V-TAIL .
	Acione o função.	⊕ to MIX . ⊕ or ⊖ to ACT .
	<i>optional: Ajuste o travels separately for o 2 servos as profundors. (Ex: set left to 95%.)</i>	⊕ to ELE1 . ⊕ or ⊖ to 95% . Repeat as necessary for other servos.
	Close menu.	END END
Where next?	Ajuste END Pontos : see p. 36 and SUB-TRIMS : see p. 46. Set up dual/triple rates and exponential(D/R.EXP): see p. 39. Set up ELE-FLAP mix: see p.59. View additional model setups on ointernet: www.futaba-rc.com/faq .	

Rolos de snap na descasca de um interruptor (SNAP-ROLL) (ACRO):

```
SNAP ROLL (1:R/U)
  -rate-      MIX▶INH
AIL▶100% SAFE-
ELE▶+100% MODE▶FREE
RUD▶+100% DIRC-
              SW1▶NULL
              SW2▶NULL
```

Esta função permite que você execute o snap rolls por apertar um interruptor, fornecendo um mesma entrada de cada vez. Ele também remove um necessidade de alterar taxas duplas nos 3 canais antes de executar um piscar de olhos, como **SNAP ROLL** sempre leva os servos para um mesma posição, independentemente de taxas duas, entradas realizadas durante o snap, etc.

Nota: Cada aeronave snaps diferente devido um sua CG, controle lança, momentos, etc. Alguns modelos de encaixe sem aileron; outros de encaixar elevador sozinho. um maioria dos modelos estalar mais precisamente com uma combinação de todas as 3 superfícies. Além disso, um taxa de velocidade e aceleração quando usando o interruptor de pressão afetarão como encaixa o modelo.

Ajustabilidade:

- Viagens: Ajustar um quantidade de viagens de elevador, aileron e leme automaticamente aplicada.
- Escala: -120 um + 120 em todos os 3 canais. O padrão é 100% da gama de todos os 3 canais.
- Direções: Até 4 snaps separadas pode ser criado, um para cada uma das escolhas 4 sentido (para cima/direita, baixo/direita, cima/esquerda, baixo/esquerda). Cada snap é totalmente ajustável sobre viagens e direção em cada um dos 3 canais.
Nota: para manter um simplicidade, o rádio se refere snaps que usam "UP" ou elevador positivo como "U" ou "Para cima" snaps. Isto é mais comumente referido como um positivo ou dentro do snap. "D" ou "Para baixo" snaps são mais comumente referidos como negativos ou exteriores snaps.
- **R/U** = Direito positivo **R/D** = Deixaram positivo **L/U** = Deixaram positivo **L/D** = Deixaram negativo snap roll
- Atribuição dos 2 interruptores (**DIRC-SW1/2**) para mudar um direção do snap é totalmente ajustável e opcional. Se você deseja ter apenas um encaixe, deixe as opções como NULL. (Se atribuído, SW1 = cima/baixo, SW2 = esquerda/direita.)
- Atenção: é fundamental que você se lembre se você atribuiu Chaves para selecionar três molas adicionais.
 - Por exemplo, atribuir um do interruptor para um direção de snap U/D e também atribuir uma CHAVE um para taxas de dupla de elevador. Voando na baixa taxa de elevador (interruptor um baixo) enquanto você puxa seu snap CHAVE. O modelo será: use o lança definido na programação snap (elevador baixa taxa não tem efeito); e ser um snap (negativo/fora) para baixo, não um up instantâneo (positivo/interior).
 - Esses dois podem vir como uma surpresa grande e risco de deixar de funcionar se não está preparada.
- Interruptor de segurança (SAFE-MODE): uma segurança pode ser instituída na sua engrenagem de aterragem CHAVE, impedindo acidentais snap rolls enquanto o trem de pouso é para baixo. O interruptor de segurança é ligado e desligada com o interruptor de pouso.
 - CH5 + / - CH5: o mecanismo de segurança é ativado quando o trem de pouso o interruptor está na mesma posição quando esse recurso é alterado para na posição (CH5 + ou - CH5). Snap rolls não serão comandados mesmo se o snap roll CHAVE é ligado com um engrenagem do interruptor nesta posição. Quando o interruptor de pouso é movido para um posição oposta, snap rolls pode ser comandadas.
 - FREE: o mecanismo de segurança é completamente desligado. Snaps podem ser comandados independentemente da engrenagem, interruptor de posição.
*Nota: um localização do interruptor segurança sempre segue o canal 5. Se o canal 5 é reatribuído para alternar C, por exemplo, interruptor C agora é um segurança. Se o canal 5 é anulado, um função de segurança não estará disponível.
- Segurança de treinador: SNAP-ROLL é desativado automaticamente quando um função de treinador é ativada.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
<p>Acione SNAP-ROLL. Ajuste aileron to 105%, profundor travel to 95%. Leme travel to 120% in o right/up snap. Acione SAFE-MODE so snaps cannot be performed when gear is down.</p> <p>Ajuste Leme travel in o left/down snap to 105%.</p> <p>(Note: using negative percents can change any of o 4 snap directions. For exemplo, change snap 1 to "down" by changing o profundor percent to -100%.)</p>	Abrire o SNAP-ROLL função.	for 1 second. to SNAP-ROLL .
	Acione o função.	to MIX . to OFF or ON .
	Ajuste o travels as needed. (Ex: aileron to 105% , profundor to 95% , Leme to 120% .)	to AIL . to 105% . to ELE . to 95% . to RUD . to 120% .
	<i>Optional: Acione SAFE-MODE. [Ex: ON when CHAVE E (8JA) or G (8JH) is down, meaning snap função is deAcionada when that Chave is in o down position.]</i>	<i>E or G up. to SAFE-MODE - to CH-. 🔊 snap Chave. Notice MIX reading is still OFF. 🔊 <i>E or G</i> down. Notice MIX reading changes to ON.</i>
	<i>Optional: Assign Chaves to up/down and left/right. (Ex: Change to o left/down snap and Ajuste Leme to 105%.)</i>	to SW1 . to SwA . to SW2 . to SwB . <i>SwA</i> down <i>SwB</i> down. Repeat PASSOS above to set
Close menu.	 	
Where next?	Set up programmable mixes: see p. 65. View additional setups on o internet: www.futaba-rc.com/faq .	

MISTURAS: *um* espinha dorsal de quase todas as funções

Misturas são programas especiais no rádio que um ou mais canais para atuar em conjunto com um entrada de apenas uma fonte, como uma vara, o controle deslizante ou o botão de comando.

Há uma variedade de tipos de misturas.

Tipos de:

- *Linear:* *um* maioria das misturas são lineares. Uma mistura de 100% linear diz o servo escravo para fazer exatamente o que o mestre servo faz, usando 100% da escala do canal escravo um fazê-lo. Um exemplo é FLAPERON. Quando tacho ailerão é movido, o servo de flap é disse para mover exatamente um mesma quantidade. Uma mistura de 50% linear diria o servo escravo, por exemplo, para mover-se para 50% da sua área de quando o controle do mestre é movida 100%. (ver p. 50).
- *Offset:* Uma mistura de deslocamento é um tipo especial de mistura linear. Quando um mistura estiver ativada (geralmente uma aleta de um interruptor), o servo escravo é movido para uma determinada percentagem da sua gama. Um exemplo disso é o freio, retalhos em movimento, flaperons e elevador para uma posição definida na tampa de um interruptor.
- *Curve:* Misturas de curva são usadas principalmente em helicópteros, mas também podem ser usadas em aviões e planadores. Um exemplo é o regulador de pressão-agulha de mistura, onde o servo um agulha bordo é movido, mudar um mistura, como o servo do acelerador é movido. (ver p. 62).
- *Delay:* Misturas de atraso são parte de algumas funções muito especiais que fazem o servo mover mais lentamente para um sua gama desejada. ATRASO do regulador de pressão (simula motores de turbina, p. 63) e o atraso do elevador no freio são dois exemplos disso (ver p. 61). ATRASO no HELI (ver p. 84) é outro exemplo que retarda o movimento do servo para as configurações de guarnição para as demais condições.

Essencialmente, cada recurso na programação do rádio é realmente uma mistura, com todas as atribuições/programação configurado e pronto para usar. Além disso, os 8J ACRO programas ambos fornecem 4 curva linear e 2 totalmente programáveis misturas (**HELI** fornece 4 linear e curva 2) que permitem que você configure misturas especiais para resolver dificuldades de voo, ativar funções adicionais, etc.

Vejamos rapidamente alguns exemplos que são características que já falamos. Isto pode ajudar um esclarecer os tipos de mistura e um importância das misturas.

Exemplos adicionais:

- Exponencial é uma mistura de curva pré-programados que torna um resposta do servo mais (+) ou menos (-) sensível ao redor de pau centro (funciona em conjunto com taxa dupla, uma mistura linear que ajusta o intervalo total). Ver D/R, EXP, p. 39.
- **IDLE-DOWN** e **THR-corte** são duas misturas pre-programadas de deslocamento. Isso diz o servo do acelerador, quando abaixo de um certo ponto, um se mover para ocioso uma determinada percentagem adicional para ajudar um fechar o carburador.
- Mistura de ponta-a-ELE é uma mistura de linear pré-programados para mover os flaps proporcionalmente para controle de elevador, ajudando o loop modelo ainda mais apertado do que pode no elevador sozinha. (ver p. 59.)
- **ACELERADOR-agulha** de mistura é uma mistura de curva (como o PROG. MISTURA de 5 um 6) para um instalação adequada de agulha durante o voo. (ver p. 62).
- **ACELERADOR DELAY** mistura é uma mistura de atraso pré-programados que retarda um resposta do servo CH3. (ver p. 63).

Em seguida, vamos ter um olhar em profundidade em algumas misturas pré-programados (misturas cujos canais são predefinidas pela Futaba para simplicidade) e última, olha para os tipos de mistura totalmente programáveis.

ELEV-FLAP mistura (**ACRO**):

```

ELEV→FLAP
MIX ▶ INH

RATE▶▶+ 50%
RATE▶▶+ 50%

SW▶SWC
POSI▶UP
    
```

ELEV-FLAP a mistura é o primeiro mix pré-programados que abordaremos. Esta mistura torna os flaps cair ou levantar-se sempre que o elevador vara é movida. Isso é mais comumente usado para fazer curvas mais apertadas do pilão ou cantos mais quadrados em manobras. Na maioria dos casos, os flaps estão curvados (são abaixadas) quando o elevador é comandada.

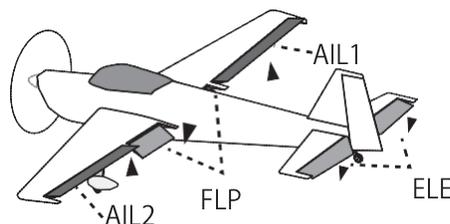
Ajustabilidade:

- Taxa: -100% (cheio retalho) um + 100 (completo para baixo de retalho), com um padrão de + 50% (metade do intervalo de flap é alcançado quando o pau de elevador é puxado para fornecer completo elevador.)
- Interruptor: totalmente transferível. (SwA para H) * se você defini-la como NULL, um mistura não funciona.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Acione ELEV-FLAP mixing. Ajuste flap travel to 0% flaps with negative profundor (push) and 45% flaps with positive profundor.	Abrir o ELEV-FLAP função.	for 1 second. to ELEV-FLAP .
	Acione o função.	to MIX. to ACT .
	Ajuste o travels as needed. (Ex: 0% ,to 45% .)	to RATE. PROFUNDOR STICK. to 0%.  PROFUNDOR STICK. to 45%.
	Close menu.	 
Where next?	Ajuste flaperons' flap travel available (FLAPERON): see p. 50. Set up AIRBRAKE (crow/butterfly): see p. 61. View additional setups on ointernet: www.futaba-rc.com/faq/ .	

AIRBRAKE mixing (ACRO):

```
AIR-BRK
-rate- CH3 - - - -
AIL1 - - - - MIX - INH
ELEV - 10% SW - SWC
FLAP + 50% - - - - DOWN
AIL2 - - - - MOD - OFST
-delay- - - - -
ELEV - 0%
```



Como **FLAPERON** e **AILEVATOR**, o freio é uma função que é realmente composta de uma série de misturas pre-programadas todas feitas por você dentro do rádio. INCLUIRÁ simultaneamente mover o flap(s) (se instalado), twin ailerons (se instalado) e profundor(s) e é geralmente usado para fazer descidas íngremes ou para limitar o aumento da velocidade do ar em mergulhos.

Essa função é usada muitas vezes até mesmo nos modelos sem abas como uma maneira fácil de usar o **flaperons** e mistura de FLAP-elevador.

Ajustabilidade:

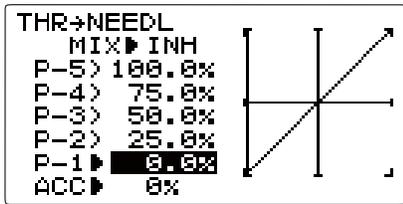
- Ativação: Proporcional ao mover o STICK do acelerador, ou posições por apertar o botão atribuído.
- Chave: Interruptor de mistura é selecionável.
- LINR (Linear/inversamente proporcional do acelerador STICK): fornece um aumento proporcional na quantidade de ação incluirá como STICK do acelerador é abaixada e atribuído o interruptor está. Fornece incluirá gradualmente mais como você pára o motor. Inclui posição selecionável vara onde começa o freio, aumentando gradualmente para uma mesma configuração como o STICK do acelerador é abaixado.
- Ofst(offset): Fornece resposta incluirá imediatamente após o movimento do interruptor, indo para uma viagem pré-estabelecidos em cada canal ativo sem meios de ajuste em voo.
- Adiada um reação: você pode suprimir alterações súbitas na atitude do seu modelo, quando o freio é ativado por configuração o item de atraso (delay-elevar), para diminuir um resposta do elevador, permitindo que as abas/aileron/elevador ao alcance de todos os seu ponto final desejado juntos.
 - Canais controlados: Profundor(s), gêmeo ailerons e flap(s) podem ser definida independentemente no freio, incluindo definido como 0 para não ter nenhum efeito.
 - Gémeos de servos aileron: FLAPERON, ELEVON e só isso-DIFF funções são inibidas, se as configurações AIL1 e AIL2 não terá efeito.
 - Se FLAPERON estiver ativo, um viagem dos ailerons pode ser ajustada independentemente para os servos plugados CH1 e CH6. Escolha um aba não tem efeito sobre os flaperons.
 - Se só isso-DIFF está ativo, então CH1 e CH7 podem ser independentemente ajustadas.
 - Normalmente ambos os ailerons são levantados igualmente no freio, e o movimento do elevador é definido para manter um guarnição quando se levantam os ailerons. Quantidades diferentes podem ser definidas para cada aileron corrigir um reações de torque e outras características únicas do modelo.

⚠ Certifique-se de que você entende o que fará cair os ailerons quando no freio. Juntamente com um criação de uma enorme quantidade de arrastar (desejável para pousos local), isso também cria "Lave-in", um maior ângulo de ataque, onde estão os ailerons e incentiva um ponta um empatar. Se você estiver usando isso para desempenho acrobático e não "paradas súbitas", considere levantando os ailerons e soltando os flaps em vez disso, conforme mostrado no diagrama acima.

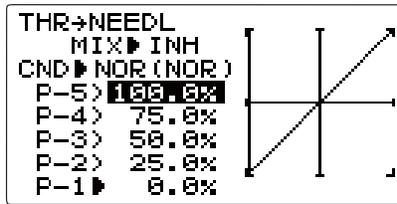
• Servos de elevador gêmeo:

- Se AILEVATOR estiver ativo, as configurações AIL1 e AIL2 ainda só afetam FLAPERON ou só isso-DIFF servos, não os servos de elevador. (eles teriam as configurações AIL3 e AIL4.)

ACELERADOR-NEEDLE mistura (ACRO/HELI):



(ACRO)



(HELI)

ACCELERADOR-NEEDLE é uma mixagem pré-programada que automaticamente move um servo de mistura em voo (CH8) em resposta ao STICK do acelerador entradas para motor perfeito ajuste em tudo do acelerador configurações. Esta função é particularmente popular entre os pilotos de competição que voam em uma grande variedade de locais, precisando regular motor tuning ajustes e exigindo resposta motor perfeito em todos os momentos e em todas as manobras. Também popular para minimizar enches no ocioso de invertida motor instalações ou instalações com uma posição de tanque alto. Não é necessário para os motores de injeção de combustível, que fazem isto automaticamente.

Ajustabilidade:

- Cinco pontos de curva permite o ajuste da mistura do motor em rotações variadas.
 - O servo de mistura em voo deve conectar-se ao receptor CH8.
 - Acelerador corte recurso também move o voo em servo de agulha.
 - Porque ambos usam CH8, esta função não pode ser usada simultaneamente com **AILEVATOR**.
- Uma aceleração (**ACC**) função ajuda (**ACRO** só) o mecanismo de compensar súbitas, grandes quantidades de entrada do regulador de pressão, tornando um mistura de repente mais rico e, em seguida, facilitando-lo de volta para o ajuste adequado para que um configuração do acelerador. Esta função requer que alguns ajustes para melhor se encaixa seu motor e seu estilo de voo. Ajuste um resposta do motor até sem hesitação ocorre na entrada do regulador de pressão rápida.
 - Curvas separadas estão disponível (**HELI** só) para normal, idle-ups 1 e 2 combinados e idle-up 3. Imediatamente abaixo **MIX** rádio exibe um curva que você está editando; ex: > **NOR**; e então qual condição está atualmente ativa por seus interruptores ex: (**ID1/2**). Observe que você pode editar um mistura para uma condição diferente sem ser nessa condição, para permitir um edição sem ter de desligar o motor do helicóptero cada vez. Certifique-se de que você está editando um curva adequada, verificando o nome após o > e não o de parênteses.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Acione ACCELERADOR-NEEDLE mixing. Ajuste o pontos como segue para resolver um slight lean midrange problema: 1:40% 2:45% 3:65% 4:55% 5:40%	Abra o ACCELERADOR-NEEDLE função.	for 1 second. to ACCELERADOR-NEEDLE .
	Acione o função.	to MIX or to ACT .
	HELI Apenas. Select o condition to edit.	to CNB or to NOR or (ID1/ID3)
	Ajuste o travels as needed to match your engine by slowly moving o stick to each of o 5 pontos, then Ajusteing o percentage at that point until engine is properly tuned.	ACRO -cursor movement at THR Stick HELI -cursor movement at JOG KEY to P-1 to 40% . to P-2 to 45% . to P-3 to 65% . to P-4 to 55% . to P-5 to 40% .
	ACRO Apenas. Optional: increase mixture when acelerador is applied rapidly- ACC .	to ACC as needed.
HELI Apenas: set curves for other conditions.	to condition name. to next condition to edit.	
Close menu.	Repeat above PASSOS as (END) (END)	

Where next?	Set up THROTTLE (MARCHA LENTA) DELAY to imitate um jet engine's lag: see p. 63. Ajuste throttle (marcha lenta) and Ch8 END Pontos : see p. 36. Set up programmable mixes, for exemplo, AILERON-to-RUDDER : see p. 65.
-------------	---

Função do atraso do acelerador THR-DELAY (ACRO):

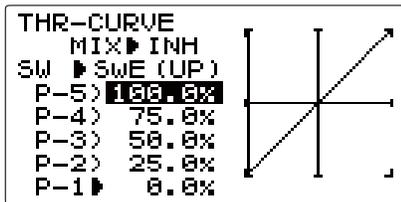
```
THR DELAY
MIX ▶ INH
RATE ▶ 0%
```

um função de THR-atraso é usada para diminuir um resposta do servo do acelerador para simular um resposta lenta de um motor de turbina. Uma configuração de intervalo de 40% corresponde com um atraso de um segundo, enquanto um atraso de 100% leva cerca de oito segundos para responder. Para helicópteros, consulte atrasos, p. 84.

Esta função pode também ser utilizada para criar um servo "lentos" em um canal diferente do acelerador. Isto é realizado conectando o servo desejado (Ex: portas de engrenagem) em CH3 (THR), regulador de pressão em um canal auxiliar como 8 e em seguida, usando algumas misturas criativas. Por favor consulte um nossa área de perguntas frequentes em [www.futaba-rc.com \faq\](http://www.futaba-rc.com/faq/) para esse exemplo específico.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Acione THR-DELAY for um ducted-fan replica of um turbine-powered aircraft. Slow o servo response by one second.	Abrir o THR-DELAY função.	 for 1 second.
	Acione o função.	 to THR-DELAY .
	Ajuste o RATE to match o desired servo speed. (Ex: 40% .)	 to MIX .  to ACT .
	Close menu.	 to RATE .  to 40% .
Where next?	Set up ACELERADOR-NEEDLE mixing: see p. 62. Ajuste acelerador's END POINT : see p. 36. Ajuste acelerador exponential (D/R.EXP): see p. 39. Set up AILEVATOR : see p. 54. Set up programmable mixes, for exemplo, LEME-AILERON : see p. 65.	

Curva de aceleração (**THR-CURVE**)(**ACRO**):



Esta função ajusta um curva de operação do acelerador para um resposta do motor ideal controlar o movimento da vara.

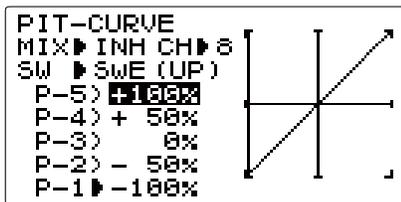
Nota: Se um função EXP do acelerador é ativado, você não pode usar um função THR-curva simultaneamente.

Ajustabilidade:

- Curvas separadas para cada posição estão disponíveis.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Ajuste acelerador curve until engine idles reliably.	Abrir o THR-CURVE função.	⊕ for 1 second. ⊖ to THR-CURVE . ☀
	Acione o função.	⊖ to MIX . ⊕ or ⊖ to ON .
	Ajuste o point 1-5 for each Chave position.	⬆ Chave E in up position. ⊖ to point 1 (P-1). ⊕ or ⊖ to desired acelerador servo position. Repeat above PASSOS.
	Ajuste o next Chave position.	Repeat above PASSOS.
	<i>Optional: Assign o Chave.</i>	⊖ to SW . ⊕ or ⊖ to desired Chave.
	Close.	END END

Curva de poço (**PIT-CURVE**)(**ACRO**):



Esta função é um objeto para as hélices de passo variável, de um avião. um curva de cinco pontos pode ser configurada.

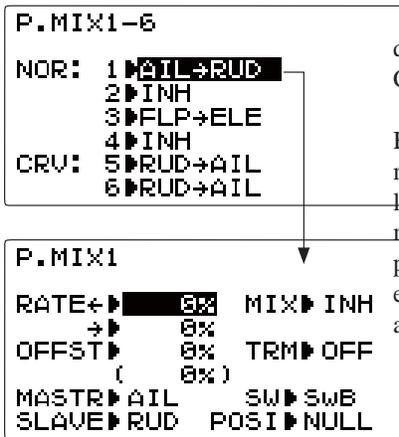
Nota: CH de um campo pode ser definido como 8CH ou 5CH.

Ajustabilidade:

- Curvas separadas para cada posição estão disponíveis.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Ajuste pit curve until engine idles .	Abrir o PIT-CURVE função.	⊕ for 1 second. ⊖ to PIT-CURVE . ☀
	Acione a função.	⊖ to MIX . ⊕ or ⊖ to ON .
	Ajuste o point 1-5 for each Chave position.	⬆ Chave E in up position. ⊖ to point 1 (P-1). ⊕ or ⊖ to desired Pit position. Repeat above PASSOS.
	Ajuste o next Chave position.	Repeat above PASSOS.
	<i>Optional: Assign o Chave.</i>	⊖ to SW . ⊕ or ⊖ to desired Chave.
	Close.	END END

MISTURA PROGRAMÁVEL LINEAR (PROG.MIX1-4):



Seu 8J contém quatro separadas lineares programáveis misturas. (Observe que P.Mixing 5 & 6 mistura taxas são definidas com uma curva de 5 pontos. Consulte curva de misturas.)

Há uma variedade de razões pelas quais que você pode querer usar essas misturas. Alguns estão listados aqui. Todos os parâmetros ajustáveis estão listados abaixo, mas não se assuste-os. Seus primeiros tempos experimentando misturas, só vire na mistura padrão, ajustá-las como você acha que eles precisam ser e, em seguida, use um tela de servo para verificar e ver se você estava correto. Tal como acontece com todas as funções, uma configuração de amostra segue, passo um passo, para ajudá-lo.

Razões de amostra usar misturas programáveis lineares:

- Para corrigir as más tendências da aeronave (como um implantação em resposta à entrada do leme).
- Para operar um 2 ou mais servos para um único eixo (como dois servos do leme).
- Para corrigir automaticamente um uma ação específica (como reduzindo o elevador quando abas são abaixadas).
- Para operar um segundo canal em resposta ao movimento em um primeiro canal (por exemplo, aumentando um quantidade de óleo do fumo em resposta ao acelerador mais aplicativo, mas somente quando o interruptor de fumo está ativo).
- Para desativar um resposta de um controle primário em determinadas circunstâncias (por exemplo, simulando um motor em chamadas-se um um irmão gêmeo, ou assistida por acelerador leme voltas, também com um gêmeo).

Ajustabilidade:

- Padrões: O padrão 4 mixagens programáveis para o mais frequentemente usados misturas para manter um simplicidade. Se você quiser usar um destas misturas, basta selecionar esse número de mistura para que os servos de mestre e escravo já estão selecionados para você.
 - **PROG.MIX1** ailerão para leme para voltas coordenadas
 - **PROG.MIX2** elevador-de-aleta para loops mais apertado (HELI misturas padrão para elevar-a-passo.)
 - **PROG.MIX3** flap-para-elevador para compensar um arremessar com aletas (HELI misturas padrão para passo-a-elevar.)
 - **PROG.MIX4** acelerador-to-Leme ground handling compensation

- Canais disponíveis para misturar: todos os quatro misturas podem usar qualquer combinação de CH1-8. Deslocamento e dial (incluem DT5, DT6) também pode ser definido como os canais de mestre. (veja abaixo.)

- Mestre: o canal de controle. O canal cujo movimento é seguido pelo canal escravo.

- Outro canal: um maioria das misturas seguem um canal de controle. (Ex: leme-para-ailerons, 25%, nenhum interruptor, corrige o acoplamento de rolo.)

MASTER	SLAVE	TRIM	CHAVE	POSITION	RATE	OFFSET
RUDD	AIL	OFF	ANY	NULL	25%	0

- Deslocamento como mestre: para criar uma mistura de deslocamento, defina o mestre como OFS. (Ex: mover flaperons como retalhos 20% do seu total lance quando C interruptor está na posição para baixo.)

MASTER	SLAVE	TRIM	CHAVE	POSITION	RATE	OFFSET
OFS	FLP	N/A	C	DOWN	20%	N/A

- Marcar como mestre: para afetar diretamente um posição de um servo movendo um seletor, defina o mestre como o disco desejado. (Ex: criar um acelerador segundo guarnição DT6 alavanca.)

MASTER	SLAVE	TRIM	CHAVE	POSITION	RATE	OFFSET
DT6	THR	N/A	ANY	NULL	5%	N/A

- Escravo: o canal controlado. O canal que é movido automaticamente em resposta ao movimento do canal principal. O segundo canal em nome de uma mistura (ou seja, aileron-para-leme).

• Trim: guarnição do mestre afeta escravo. Não é exibido se o mestre não é CH 1-4, porque tenho de 5-8 sem guarnição. Ex: dois servos de leme. Com TRIM, trim leme ligaria os dois servos. GUARNIÇÃO ON resolve isso.

• Opções de ligar/desligar:

- **CHAVE:** Qualquer uma das posições de qualquer um dos 8 interruptores pode ser usado para ativar uma mistura. Opções de UP & CT, CT & DN permitem que um mistura para ser ativado em 2 das 3 posições de um interruptor de 3 posições.
- **NULL:** Nenhum interruptor pode desligar esta mistura. Esta mistura é ativa em todos os momentos.
- **THR:** Ligada/desligada pelo movimento do STICK do acelerador. Ponto do gatilho/direção são selecionáveis. Ex: Mistura de (portas de engrenagem) OFS - para - abrir portas de engrenagem no ocioso, que só fica ativo se o regulador de pressão é inferior um metade.

MASTER	SLAVE	TRIM	CHAVE	POSITION	RATE	OFFSET
OFS	AU2	N/A	THR	Stick at 1/2, for 1 sec.	100%	N/A

• Taxa: o percentual de alcance do escravo que se moverá na entrada máxima do canal mestre. Ex: Mistura AILERON-leme, 50%. Quando o leme é movido de pleno direito, os ailerons movem 1/2".

MASTER	SLAVE	TRIM	CHAVE	POSITION	RATE	OFFSET
RUD	AIL	OFF	ANY	NULL	50%	0

• Deslocamento: Desloca o centro do escravo em relação ao mestre. Ex: Fumaça válvula abre mais amplo por posição do servo do acelerador quando fumo interruptor está ligado. Neutro do servo fumaça é movido para baixo do centro do STICK do acelerador até o fundo.

MASTER	SLAVE	TRIM	CHAVE	POSITION	RATE	OFFSET
THR	AU2	OFF	E	DOWN	100%	100%

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set up um FLAP-ELEV mix: ON when CHAVE C is in the down position. No profundor movement when flaps up (spoilers), 5% profundor movement when move down, (Flap has no trim lever, so TRIM is not an option.)	Abrir an unused programmable mix. (Ex: use P.MIX3 since it is already set-up for FLAP-PROFUNDOR .)	1 second. P.MIX1-6.
	Acione o função.	to MIX. to ON.
	Choose master and slave channels. (Ex: no need to change MASTER/SLAVE .)	already FLP already ELE
	<i>Optional: set Master as OFS, DT5, DT6 or VR. See above for details.</i>	to MASTER. to desired choice.
	Set TRIM as needed. (Ex: leave TRIM not available.)	
	Assign CHAVE and position. (Ex: change to C, DOWN .)	to SW. to C. to POSI. to DOWN.
	<i>Optional: set Chave to THR to Acione mix with ACELERADOR STICK. (See above for details.)</i>	to SW. to THR. to POSI. ACELERADOR STICK to desired point. for 1 second to set.
	<i>Optional: set Chave position to NULL. Makes mix active at all times. Not compatible with THR.</i>	to POSI. to NULL.

	Set rates. (Ex: Lo= 0% , Hi= 5%)	to RATE . VR past center. Leave at 0% . VR pastcenter. to 5% .
	Set OFFST , if needed. (Ex: 0 .)	to OFFST . Leave at 0% .
	Close menu.	END END
Where next?	Ajuste servo END Pontos : see p. 36. Setup dual/triple rates and exponential (D/R.EXP): see p. 39. Set up additional programmable mixes, ex: LEME-AILERON : see p. 65. View numerous additional mix setups: www.futaba-rc.com/faq	

Outros exemplos:

- **RUD-ELEV (ACRO)** Misture: compensar para pitching de cima ou para baixo quando o leme é aplicado.
- **AIL-RUD (ACRO)**: Coordenada ativa aplicando leme automaticamente com um entrada do aileron. Todos os tipos de modelo.
- **ELEV-PIT (HELI)** Misture: compensar um perda do elevador de inclinar o modelo.

MISTURADECURVA PROGRAMÁVEL (PROG.MIX5-6):

```
P.MIX1-6
NOR: 1 AIL→RUD
      2 INH
      3 FLP→ELE
      4 INH
CRV: 5 RUD→AIL
      6 RUD→AIL
```

```
P.MIX5 (1/2)
ON : RUD→AIL
P-5) 0%
P-4) 0%
P-3) 0%
P-2) 0%
P-1) 0%
```

```
P.MIX5 (2/2)
MIX ▶ INH
MAST ▶ RUD
SLAV ▶ AIL

SW ▶ SWF
POSTI ▶ NULL
```

Programas HELI/ACRO do seu 8J contêm duas mixagens programáveis de curva separada. Há uma variedade de razões, que talvez queiras curva misturas; por exemplo, quando uma mistura linear não atender às suas necessidades ao longo de toda um gama. Uma curva pré-programados mix é um função do regulador de pressão-agulha. Esta curva é ajustável em 5 pontos, permitindo que você ajuste o motor afinação em 5 pontos ao longo de sua gama RPM.

Uma curva programável misturar padrões para AILERON-leme. Uma mistura linear que mantém o modelo de rolamento no fio da navalha é provavelmente demasiado ailerão quando o leme é aplicado no nível de voo. Criar uma mistura de curva e definir todos os 5 pontos para coincidir com um combinação linear. Inibir um mistura linear e, em seguida, ajustar um curva para obter um resposta correcta ao longo de viagens do canal leme.

Adaptabilidade: para definições detalhadas, consulte mistura programável Linear e Glossário.

- **ACRO** Padrões: um curva programáveis 2 misturas padrão para as escolhas mais frequentes, mas pode ser definido como qualquer canal.
 - **P.MIX5** Leme-para-aileron para compensação de acoplamento de rolo
 - **P.MIX6** Leme-para-aileron para compensação de acoplamento de rolo
- **HELI** Padrões:
 - **P.MIX5** ailerão para elevador para voltas coordenadas
 - **P.MIX6** ailerão para elevador para voltas coordenadas
- **Master**: O canal de controle só pode ser um canal. Não pode ser compensada ou de discagem.

- *Trim*: Não disponível em misturas de curva. *Offset*: não disponível em misturas de curva.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
<p>Set up um RUDD-ELEV curve mix on model that pitches down severely at full Leme and not at all with minimal Leme input, and pitches worse on right Leme than left:</p> <p>P-1: 25% P-2: 8% P-3: 0% P-4: 10% P-5: 28%</p> <p>ON when CHAVE C is down.</p> <p>(Note that point 3 is 0%. Otherwise, the profundor would be retrimmed when mix is active and no Leme input is given.)</p>	<p>Abrire an unused curve programmable mix. (Ex: use PROG.MIX6 since it is already set-up for LEME-ELEV.)</p>	<p>for 1 second. to P.MIX1-6. to 6.</p>
	<p>Acione o função.</p>	<p>to MIX. to ON.</p>
	<p>Choose master and slave channels. (Ex: do not change MAS or SLV).</p>	<p>already RUDD already ELEV</p>
	<p>Assign CHAVE and position. (Ex: change to C, DOWN.)</p>	<p>to SW. to C. to POSI. to DOWN.</p>
	<p>Optional: set Chave to THR to Acione mix with ACELERADOR STICK. (See above for details.)</p>	<p>to SW. to THR. to POSI. ACELERADOR STICK to desired point. for 1 second to set.</p>
	<p><i>Optional: set Chave position to NULL. Makes mix active at all times. Not compatible with THR.</i></p>	<p>to POSI. to NULL.</p>
	<p>Set desired percent at o stick pontos. (Ex: listed at left.)</p>	<p>to P-1. to 25%. Repeat for pontos 2-5.</p>
	<p>Close menu.</p>	<p>END END</p>
<p>Where next?</p>	<p>Ajuste servo END Pontos: see p. 36. Set up AILEVATOR: see p. 54. View numerous mix setups: www.futaba-rc.com/faq</p>	

GYA giroscópio de mistura

GYA giroscópios de série:

GYA giroscópios da série são um alto desempenho, compacto, e giroscópios AVCS peso leve desenvolveram para aeromodelos. Um sensor integrado e o circuito de controle torná-los fáceis de montar.

- GYA350: para aileron de avião, elevador, leme ou.
- GYA351: para os ailerons de avião, especialmente dois servos como quando usando **FLAPERON**.
- GYA352: para controle de aileron, leme ou elevador do avião. Duas destas superfícies (eixo) podem ser controlada por GYA352.

GYA modos de operação de giroscópio de série:

Os giroscópios GYA tem duas modalidades de operações: AVCS modo e modo Normal.

- Modo normal: este modo executa um operação de controle proporcional geral. Por exemplo, controla o giroscópio para que as alterações são contrariadas quando um atitude da aeronave é alterada por Cruz-vento, etc..
- Modo de AVCS: este modo executa ambas operação de controle proporcional e integrada. um diferença entre modo Normal e operação em modo AVCS é que Considerando que o modo Normal apenas mudanças na atitude de contadores, o modo AVCS retorna à variável original controlado simultaneamente com um luta contra as mudanças na atitude. Por exemplo, durante o elevador, o aileron e o fio da navalha voando combinando leme entrada é normalmente necessário, mas no modo de AVCS, adicionando um entrada do leme é realizado automaticamente pelo giroscópio.

Ajuste de ganho do giroscópio

```

GYRO SENS
MIX INH SW SWG
CH CH5/CH7/CH8
  UP (UP)
  type rate
CH5 GY 0%
CH7 STD 50.0%
CH8 STD 50.0%
    
```

Ajustabilidade:

- Plug de ajuste de sensibilidade do giroscópio canal 5, 7 ou 8 do receptor. (selecionável)
- Interruptor completo assignability (**CHAVE A-H**)
Cada configuração de taxa pode ser definida de 0 um NOR100% ou AVC100% de ganho. **NOR**: Ganho de modo Normal. **AVC**: AVCS modo ganho
- Maiores percentagens indicam mais ganho, ou um capacidade de resposta do giroscópio.
- Tipo de giroscópio selecionável. **GY**: Giroscópios Futaba GYA, **STD**: diferente de giroscópios GYA

- Quando o servo de caça, o ganho do giroscópio é muito alto. Abaixar o ganho até um caça pára.
- O giroscópio irá exibir o melhor desempenho em um ganho antes de caça ocorre. Executar ajuste por voar um aeronave repetidamente.

Precauções:

- Quando decolando e pousando, sempre alterne para o modo Normal. Decolando e pousando no modo de AVCS são perigoso.
- Recomendamos que você use o giroscópio de controle de leme no modo Normal. No modo de AVCS, operação do leme é necessária quando girar porque o efeito do cata-vento é perdido. Usar o giroscópio no modo Normal, um menos que você é um especialista em operação de leme.
- E recomendamos que você defina também como off (0%) modo de segurança como segue.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set up um GYA gyro setting.	Abrir and Acione o GYRO SENSE função.	for 1 second. to GYROSENSE
	Acione o função.	to MIX . or to ON .
	Change channel assignment. Ex: select CH5/CH7/CH8 .	to CH . or to CH5/CH7/CH8 .
	Change gyro type. Ex: select GY .	to type . to GY .
	Optional: change Chave assignment. Ex: select E .	to SW . or to E .
	Ajuste gyro rates as needed. (Ex: UP to NOR70% , CNTR to 0% (off) , DOWN to AVC70% as starting pontos.)	to UP / CNTR / DOWN . to rate . to or NOR70% / 0% / AVC70% . ["+" for AVC "-" for NOR]
	Close menu.	

Adições especiais, funções e equipamentos adicionados comumente usado em aviões

Gyros: Assim como o torque gira uma aeronave na pista durante um decolagem, helicópteros lutam com torque de torção o modelo sempre que o regulador de pressão é aplicada. Por muitos anos giroscópios têm sido utilizados em helicópteros modelo para controlar isso. Em competição acrobacias e escala aeronaves concorrência igual, um utilidade dos giroscópios chegou recentemente à luz. Para obter informações detalhadas sobre tipos de giroscópio, por favor, veja p. 70.

Para acrobacias, giroscópios no leme e elevador corrigir um rotação excessiva dos snaps e giros, bem como um cauda abanando na barraca vira. (Futaba oferece um giroscópio gêmeo-eixo, GYA-352, que controla dois eixos com um giroscópio único.) Para acrobacias 3D (abaixo da velocidade de estol, tais como rolos de binário), rubrica-preensão/AVCS giroscópios no leme e elevador dramaticamente simplificam essas manobras. Para modelos à escala, giroscópios são frequentemente usados para simplificar as descolagens e aterragens, mantendo o modelo reta durante um aplicação de regulador de pressão.

⚠ Sempre tenha cuidado se usando um giroscópio rubrica-preensão/AVCS, como isso irá corrigir qualquer mudança na guinada que não é causada pelo movimento do leme (como fazer uma curva com apenas aileron e elevador). Normalmente, os Modeladores usam rubrica-Segure / AVCS configurações somente para manobras específicas, tais como descolagens e torque rolos e, em seguida, alterne para o modo normal ou OFF para o restante do voo para evitar este risco.

Se retrai: Engrenagem de aterragem retrátil é usada frequentemente em modelos em escala para maior realismo e na alta performance modelos para diminuir o arraste. O servo gear é tipicamente plugado CH5, cujo padrão é um interruptor de 2 posições para manter um simplicidade.

⚠ Se retrai mecânica requerem um utilização de uma não-proporcional especializada retrair servo. Retraia servos ir de viagem completa uma direção um viagem completa outra direção e, em seguida, mecanicamente, mantenha o equipamento em posição travada. Um servo regular usado para mecânica retrai vai continuar um chamar um potência máxima o tempo todo, prematuramente, drenando um bateria e arriscando um queda de seu modelo. Ponto final não irá ajustar um servo retrair.

Pneumático (pneumático) retrai uso um servo padrão para controlar uma válvula de ar que direciona o ar dentro ou para fora das unidades de retrair, movendo um engrenagem de cima ou para baixo. Pneumática são mais fáceis de instalar, mas exigem manutenção adicional do sistema de ar.

Portas de engrenagem: Alguns modelos de escala com retrai também têm portas de engrenagem separado para cobrir um engrenagem da escala. Para um exemplo de como operar as engrenagem portas separadamente do retrai-se, por favor visite nosso site: [www.futaba-rc.com \faq\](http://www.futaba-rc.com/faq).

Sistemas de fumo: Muitos modelos acrobáticos e escala usam sistemas de fumos para fornecer maior realismo ou uma demonstração mais impressionante. Existem muitos sistemas de fumos disponíveis, com diferentes tipos de controle. um maioria usam um servo para aumentar / diminuir o fluxo de fluido fumo para o silenciador de fumo especializado. O óleo é aquecido o escapamento, criando fumaça.

É uma prática recomendada configurar uma "segurança" que desliga o óleo do fumo, se o acelerador é reduzido abaixo de meio-pau. Para um exemplo detalhado de uma instalação de sistema de fumaça, por favor visite nosso website: [www.futaba-rc.com \faq\](http://www.futaba-rc.com/faq).

Interruptores de matar: Por razões de segurança, é altamente recomendável que um interruptor eletrônico ser instalado em todos os aviões gasolina-powered. Em caso de qualquer tipo de problema em voo (tais como sustentar um falha, de descarga vibrando fora, falha do servo do acelerador, interferência de rádio), o modelador pode desligue o motor rapidamente e com segurança em voo. Além disso, as configurações de segurança (F/S) são recomendadas para desligue o motor em caso de interferência suficiente para acionar as configurações de segurança.

Por último, um interruptor eletrônico definido para "off" antes de poder da aeronave sendo desligado adiciona uma segurança adicional deve alguém acidentalmente ligar um trava mecânica no exterior do modelo.

Gotas de bomba, pára-quadistas e outros itens lançado: Muitos modelos esporte e escala incluem um ou mais destes add-ons do divertimento. Normalmente, todos são controlados por um simples interruptor micro plugado AUX canais. O interruptor é atribuído em **AUX-CH**.

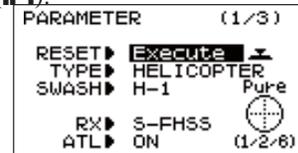
HELICÓPTERO (HELI) FUNÇÕES DO MODELO

HELICOPTER FUNÇÕES	72	
Table of contents and reference info for helicopters .	72	
Model Select	27	
Model Copy	27	
Model Data Reset.....	28	
Model Name	29	
Parameter	30	
Model Type.....	30	
RX Select (S-FHSS /FHSS).....	31	
ATL.....	32	
LCD Ajustement	32	
Battery Type.....	33	
Model Date Transmission	34	
Reverse	35	
End Point	36	
Idle Down	37	
Acelerador Cut.....	38	
D/R,EXP.....	39	
Timer	42	
AUX CH.....	43	
Trainer	44	
Trim.....	45	
Sub Trim.....	46	
Servo	47	
Fail Safe.....	48	
Acelerador Needle MIX	62	
Programmable MIX.....	65	
Swashplate Types (HELI Apenas)	73	
Swash AFR (HELI Apenas).....	75	
Swash MIX (HELI Apenas)	76	
THR MIX (HELI Apenas).....	77	
Swash Ring (HELI Apenas)	77	
Flight Condition<Idle-up,THR-hold> (HELI		Apenas)..... 78
		THR Curve (HELI Apenas)..... 81
		PIT Curve (HELI Apenas)..... 81

Revo.MIX (HELI Apenas)	81	HOV-PIT (HELI Apenas)	85
Offset (HELI Apenas)	83	HI/LO-PIT (HELI Apenas).....	86
Delay (HELI Apenas).....	84	Gyro (HELI Apenas).....	87
HOV-THR (HELI Apenas).....	85	Governor (HELI Apenas)	89

FUNÇÕES ESPECÍFICAS DO HELI MENU

TIPO de modelo: Esta função do submenu parâmetro é usada para selecionar o tipo de modelo de programação um ser usado. Antes de fazer alguma coisa para configurar seu modelo, primeiro você deve decidir que tipo de modelo melhor se encaixa um sua aeronave. Se o transmissor for um 8JA, o padrão é **ACRO**. Se é um 8JH, o padrão é **HELI(H-1)**.



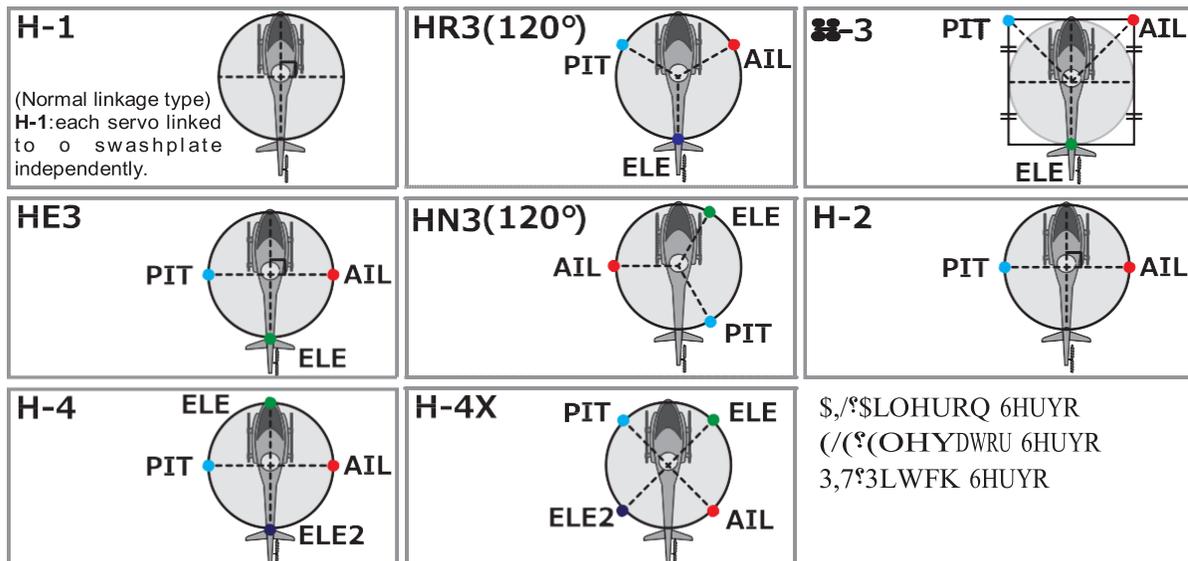
TIPOS DE SWASHPLATE DE HELICÓPTERO:

Os rádios 8J suportam 8 configurações swashplate básicas, incluindo "single servo" (helicópteros H-1-muitos usam esse tipo) e 7 tipos de CCPM (mistura de passo cíclico e coletivo). Um "único servo" swashplate usa um servo para cada eixo: aileron, elevador (passo cíclico) e passo coletivo. Helicópteros CCPM utilizam uma combinação de servos trabalhando juntos para atingir os 3 eixos de movimento. Existem 7 tipos básicos de CCPM, exibidos abaixo. CCPM tem várias vantagens, um mais óbvia das quais é muito menos mecânica complexidade para mover corretamente o swashplate do helicóptero. Além disso, vários servos trabalhando em uníssono (ex: HR3, todos 3 servos juntos criam movimento do elevador) aumenta dramaticamente o torque disponível, bem como um precisão e centragem.

Por favor, note que alguns helicópteros estão tipo HR3 ou HN3, exceto por 180 graus. Por exemplo, o calibre de @ Kyosho é HR3 mas com os 2 servos paralelos à parte traseira do helicóptero, não frontal. Se swashplate do seu modelo está desativado por 180 graus, você vai ainda, usar esse tipo de swashplate, mas também usar SWASH AFR para ajustar as funções conforme necessário até que ele funciona corretamente. Além disso, diferentes ângulos de CCPM também podem ser criados utilizando as mixagens programáveis totalmente transferível. (Consulte um nossa área de perguntas frequentes em www.futaba-rc.com/faq/.)

Não funcionar como esperado? Em muitas instalações de CCPM você precisa inverter o sentido de uma função específica (SWASH AFR) ou inverter direção do servo único (reverso). Consulte SWASH AFR para obter detalhes.

Tipos de swashplate



GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Change o MODEL TYPE and SWASH TYPE of model #3 from aircraft to 120 degree CCPM with 2 servos working in unison for Coletivo pitch and aileron [HELI(HR3)].	Confirm you are currently using o proper model memory. (exemplo: 3)	On home screen, check model name and # on top left. If it is not o correct model (exemplo:3), see MODELSELECT .
	Abrir PARAMETER submenu.	for 1 second. to PARAMETER .
	Select proper TYPE . (HELICOPTER) <i>Con.firm o change.</i>	to TYPE . to HELICOPTER . for 1 second. Are you sure? displays. to confirm. ¹
	Change to o desired SWASH TYPE (exemplo: HR3.) <i>Con.firm o change.</i>	to SWASH . to HR3 . for 1 second. Are you sure? displays. to confirm.
Close.		
Where next?	If um single servo is not operating properly, REVERSE : see p. 35. If um control is operating backwards (i.e. Profundor), see SWASH AFR , p. 75. If unsure see SWASH AFR .	

¹Rádio emite um "bip" repetição e mostra progresso na tela conforme o tipo de modelo que está sendo alterado. Observe que se o interruptor está desligado antes da conclusão, o tipo de modelo não será alterado.

SWASH AFR (Não em **SWH1**):

```

SWASH AFR
RATE-AIL ▶ + 50%
      ELE ▶ + 50%
      PIT ▶ + 50%
    
```

Swashplate função taxa de configurações (SWASH AFR) reduzir/aumentar/reverso um taxa (viagens) do aileron, elevador (exceto H-2) e funções de passo coletivo, regular ou invertendo o movimento de todos os servos envolvidos na função, somente quando estiver usando essa função. Desde que estes tipos utilizam vários servos juntos para criar os controles, simplesmente ajustar de um servo reverso ou ponto final não corretamente corrigiria o curso do controle qualquer um. Uma vez que H-1 usa um servo para cada função, não há nenhuma necessidade para AFR em H-1.

Isto é bastante difícil de explicar mas fácil de ver, então vamos configurar configurações de swashplate do calibre de Kyosho ® como exemplo. Com tudo instalado de acordo com as instruções de fábrica, defina o modelo de HELI(HR3). Agora vamos ajustar o swashplate corretamente.

Desde ailerão sempre usa no máximo 2 servos, analisá-la antes. Ou ambos operam corretamente (sem mudança necessária), ambos funcionam para trás (inverta um função inteira), ou um servo Opera para trás (reverter esse servo sozinho).

Em seguida verifique o elevador. Lembre-se, o aileron servo(s) opera corretamente, então se não tem elevador, deve só nos restam 2 escolhas — um função inteira precisa ser invertida, ou o servo(s) não compartilhado com aileron precisa ser revertida.

O último é coletivo. Se o aileron e elevador controles estão funcionando corretamente, um única coisa que pode estar errada é um direção em que o coletivo Opera (inverta um função inteira). No nosso exemplo, HR3 está 180 graus fora do swashplate do calibre. Portanto, é muito provável que várias funções não funcionarão corretamente. um operação de passo coletivo é ao contrário; Mas todos os três servos de inversão também iria reverter as operações aileron e elevador. Muda um taxa de campo coletivo, no entanto, de + 50% -50%, irá inverter o campo coletivo sem afetar um ação de aileron.

CHECKING FOR PROPER MOTION ON AN HR3 SWASHPLATE			
HR3 Swash Type	PROPERMOTION	WRONG MOTION	HOW TO FIX
<i>AILERON STICK.</i>	Swashplate tilts right.	Swashplate tilts left.	Reverse AIL setting in SWASH to -50% .
		Back of swashplate moves up.	Ch6 servo moves incorrectly; REVERSE.
		Back of Swashplate moves down.	Ch1 servo moves incorrectly; REVERSE.
<i>PROFUNDOR STICK.</i>	Front of swash plate moves down; back of swashplate moves up.	Swashplate moves opposite.	Reverse ELE setting in SWASH. (ex: +50 to -50)
		Entire swashplate moves up.	Ch2 servo moves incorrectly; REVERSE.
<i>LEME STICK.</i>	The leading edges of tail blades rotate left.	Blades rotated right.	REVERSE o Leme servo.
<i>ACELERADOR STICK.</i>	Entire Swashplate lifts.	Swashplate lowers.	Reverse PIT setting in SWASH.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Ajuste o travel of o Coletivo pitch from +50% to -23% , reversing o travel of all 3 servos and decreasing their travel in Coletivo pitch Apenas, on an HR3 SWASH TYPE.	Abriu SWASH AFR função.	for 1 second. to SWASH AFR.
	Ajuste PIT travel to -23% .	to PIT. to -23%.
	Close o menu.	END END

<i>Where next?</i>	Confirm o swashplate is level at 0 travel at neutral. Ajuste arms if needed. Apply full Coletivo and check that o swashplate remained level. If not, Ajuste servo's travels as needed to correct. END POINT: see p. 36. Set up onormal condition: (THR-CURV/NOR, PIT-CURV/NOR, REVO./NORM): see p. 78. Set up D/R.EXP: see p. 39.
--------------------	--

Swash Mixing (SWH MIX):

```

SWH.MIX      (1/2)
      NORM (NORM)
      +/-  +/-
AIL→ELE▶ 0% 0%
ELE→AIL▶ 0% 0%
PIT→AIL▶ 0% 0%
PIT→ELE▶ 0% 0%
    
```

Esta função pode ser definida para cada condição de voo e é usada para corrigir o tendência do modelo para alterar quando o rotor é inclinado pelo aileron, elevador, leme e controles.

Ajustabilidade:

- Mistura pode ser ajustada de -100 um 100% para cada condição de voo.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
When o right roll is carried out, an profundor is down and an Ajustement is needed.	Abriu SWH MIX função.	for 1 second. to SWH MIX
	Acione o função.	to 2/2 page AIL-EIE ME to ON .
	Ajuste o rate. Ex: IDL1 (AIL to ELE) -10%	to 1/2 page to IDL1 to AIL → ELE , → to -10% .
	Repeat as needed.	
	Close o menu.	

* Na verdade, mover um modelo e verificar um sentido bem.

Regulador de mistura (ACELERADOR MIX):

```

THR-MIX
      MIX▶ INH
      ▶ NORM (NORM)
      AIL→THR▶ 0.0%
      ELE→THR▶ 0.0%
      RUD→THR▶ 0%
    
```

Esta função pode ser definida para cada condição de voo e é usada para corrigir um tendência do modelo de mudança de altitude quando o rotor é inclinado pelo aileron, elevador e controles de leme

Ajustabilidade:

- Mistura pode ser ajustada de 0 um 100% para cada condição de voo.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Correct o tendency of o model to change altitude.	Abriu ACELERADOR MIX função.	for 1 second. to ACELERADORMIX
	Acione o função.	to MIX to ON .
	Ajuste o rate. Ex: IDL1 (AIL to TH) 10%	to IDL1 to AIL → THR to 10% .
	Repeat as needed.	
	Close o menu.	
Where next?	HI/LOW-PIT : see p. 86. GOVERNOR set up: see p. 89.	

Swash Ring (SWASH RING): limita um viagem de placa swash para um intervalo fixo.

SWH. RING

MIX ▶ INH

RATE ▶ 100%

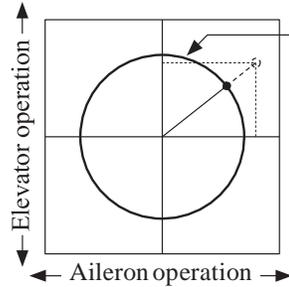
↗ **AIL= 0%**
ELE= 0%

- Esta exposição é um quantidade real de operações com que, quando operando um um pau, só isso/ELE agravada.

Ajustabilidade:

- Valor inicial: 100%.
- Faixa de ajuste: 50 um 200%.

Esta função limita um viagem marulhar para evitar danificar o enlace de marulhar pelo funcionamento simultâneo dos elevadores e ailerons. É eficaz em acrobacias 3D que utilizam uma grande quantidade de viagens



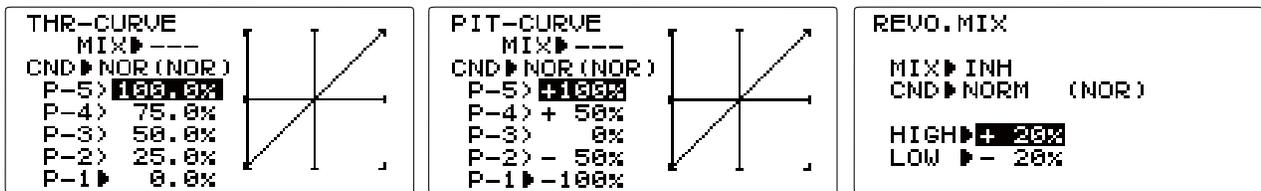
•Swash viajar de funcionamento simultâneo dos ailerons e elevadores é limitado dentro do círculo (taxa de anel SWASH).

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
To prevent damaging o swash linkage by simultaneous operation of o ailerons and profundors, set o limit point where swash throw stops. *Ajuste o rate at o maximum swash tilt by simultaneous operation of o ailerons and profundors	Abrir SWASH RING função.	⊕ for 1 second. ⊕ to SWASHRING. ⊕
	Acione o função.	⊕ to MIX ⊕ to ON.
	Ajuste o rate. Ex: 90%	⊕ to RATE ⊕ to 90%.
	Close o menu.	END END

Configurar um condição de voo Normal: um condição de voo Normal geralmente é utilizada para pairar. O regulador de pressão e curvas de passo coletivo são ajustadas para fornecer consistente motor RPM, apesar do aumento/diminuição passo coletivo das lâminas. Isto impede que o motor "atolar" sob carga excessiva (como tentar acelerar um carro em uma colina íngreme na engrenagem 5) ou excessiva RPM sob carga insuficiente (como o revestimento o acelerador enquanto em ponto morto), arriscar danos no motor. Como as 2 curvas e revo. mistura são todos inter-relacionados.

Observe que as curvas de aceleração, o passo e o revo normais estão disponíveis. Estas também podem ser atualizadas mais tarde no menu com as configurações para as outras 4 condições [idle-up 1 (IDL1), preensão de acelerador idle-up 2 (IDL2) e idle-up 3 (IDL3), plus (HOLD)]. Nota: As curvas de aceleração e passo para um condição normal estão sempre. Eles não podem ser inibidos. As outras quatro condições são ativadas com as curvas de aceleração ou acelerador hold. Para idle-ups, ver p. 82. Para controle de regulador de pressão, ver p. 80.

• **THR-CURV/NOR:** o normal de entradas (**NORM**) curva de aceleração, que geralmente não é uma resposta linear ao movimento do STICK do acelerador. Ajustar o ponto 3 da curva ajusta o RPM do motor no meio do caminho STICK do acelerador, um posição desejada para pairar. Os outros 4 pontos são então ajustados para criar um velocidade desejada do motor ocioso e máxima e uma transição suave entre. Para saber mais sobre curvas de aceleração, ver p. 81.



• **PIT-CURV/NOR:** entradas um curva normal de passo coletivo (norma), um curva de passo coletivo para voo perto de focalizar. um curva de passo coletivo normal é ajustada para coincidir com um curva de aceleração, proporcionando o melhor desempenho vertical um uma velocidade constante do motor, com uma curva de partida da base de P-3, + 5 neutro e 09:52 graus de lâmina arremessar máximo *. Você pode programar um resposta ao longo de uma curva de 5 pontos para os melhores ângulos do passo coletivo em relação ao movimento do STICK do acelerador. Para saber mais sobre curvas de passo coletivo, ver p. 81.

• **REVO./NORM:** mistura comandos passo coletivo ao leme (uma mistura de PITCH-leme) para suprimir o torque gerado por alterações no ângulo de passo coletivo do rotor principal, mantendo o modelo de guinada quando o regulador de pressão é aplicada. REVO. é extremamente útil para "domar um cauda" de modelos não usando giroscópios da rubrica-preensão/AVCS. Nota: Existem três revo. Mixes disponíveis: normal (norma), idle-up 1 / 2 (IDL1/2) e 3 idle-up (IDL3). Nunca use o revo. mistura em conjunto com o título-preensão/AVCS giroscópios. Para obter detalhes sobre revo, incluindo o padrão aponta para o sentido horário e contador no sentido horário rotação rotores, ver p. 81

*Estas recomendações padrão que você está fazendo o voo para um frente. Se você está apenas aprendendo, por favor, siga um orientação do seu instrutor. Alguns instrutores como um marcador + 1 base aponte para treinamento para que o helicóptero desce muito lentamente, mesmo se seus instintos puxe o stick do acelerador/coletivo ao fundo com pressa.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
<p><i>Set up Normal Flight Condition</i> <i>Acelerador/Coletivo Pitch Curves and Revo.</i> <i>Base point:</i> Ajuste base point of acelerador curve until engine idles reliably on o ground. Ajuste base point of Coletivo pitch curve to achieve -4 degrees of blade pitch. Apply acelerador until o model sits 'light' on its skids. Ajuste base point of REVO. until model does not rotate its</p>	<p>Abrir o THR-CURV/NOR função. Ajuste o first point. (Ex: 5%.)</p>	<p>⊕ for 1 second. ⊕ to THR-CURV/NOR. ⊕ to POINT-1. ⊕ to 5%. </p>
	<p>Abrir o PIT-CURV/NOR função. Ajuste o first point. (Ex: 8%.)</p>	<p>⊕ to PIT-CURV/NOR. ⊕ to POINT-1. ⊕ to 8%. </p>
	<p>Abrir o REVO./NORM função. Ajuste o high point. (Ex: 4%.)</p>	<p>⊕ to REVO./NORM. ⊕ to MIX. ⊕ to ON. ⊕ to HIGH. ⊕ to 4%. </p>
<p><i>Hover point:</i> Ajuste Coletivo pitch curve to +5 degrees. Ease heli into um hover. Land/shut engine off. Ajuste acelerador curves and Leme trim. Repeat until model hovers smoothly at half acelerador. Rapidly apply acelerador from 1/4 to 1/2 stick. Ajuste REVO. until o nose does not</p>	<p>Ajuste THR-CURV/NOR.</p>	Repeat above as needed.
	<p>Ajuste PIT-CURV/NOR.</p>	Repeat above as needed.
	<p>Ajuste REVO./NORM.</p>	Repeat above as needed.
<p><i>High point:</i> Ajuste Coletivo pitch curve to +8 to +10 degrees. From hover, acelerador up rapidly. If engine bogs, increase o acelerador curve. If engine over-revs, increase o Coletivo pitch curve at pontos 4 or 5. Apply full acelerador while hovering, then descend back to um hover. Ajuste REVO. until o nose does not change</p>	<p>Ajuste THR-CURV/NOR.</p>	Repeat above as needed.
	<p>Ajuste PIT-CURV/NOR.</p>	Repeat above as needed.
	<p>Ajuste REVO./NORM.</p>	Repeat above as needed.
<p><i>Where next?</i></p>	<p>GYRO função: see p. 87. Ajuste HOV-THR and HOV-PIT if needed: see p. 85. Setting up Acelerador Hold: see p. 80. GOVERNOR função: see p. 89. D/R.EXP: see p.39.</p>	

ACELERADOR CUT:

THR. CUT

MODE ▶ NOR
MIX ▶ INH
RATE ▶ 6%

SW ▶ SWA
POSI ▶ NULL

A função de regulador de pressão de corte é usada para matar o motor no final de um voo. O motor pode ser interrompido com um toque de qualquer interruptor, eliminando um necessidade de mover um guarnição para matar o motor e em seguida reajustar antes de cada voo. O helicóptero **ACELERADOR-CUT** inclui um **ON/OFF** posição do acelerador (normalmente um pouco acima idle). Você deve mover o **STICK** do acelerador volta abaixo o set point... antes que um função de regulador de pressão de corte pode ser redefinida, para evitar um aceleração súbita do motor. Para um exemplo detalhado de acelerador cortado um instalação, consulte **ACRO** p. 38

THR-HOLD: Esta função mantém o motor na posição de marcha lenta sem carga e desengata-lo partir do STICK do acelerador quando CHAVE E (8JH) ou G (8JA) é movido. É comumente usado para prática de auto-rotação

THR HOLD

MIX ▶ INH

RATE ▶ 6%

Antes da criação de THR-HOLD, ligar o enlace do regulador de pressão para que o carburador é aberto totalmente em alta aceleração. Em seguida, use o trim digital para ajustar um posição de marcha lenta do motor. Ter THR - espera manter ocioso, mover o STICK do acelerador para um posição de

marcha lenta. Em seguida, mova um interruptor de espera dentro e fora e continuar um mudar o valor de deslocamento até o servo não se move. Para diminuir um velocidade de marcha lenta do motor, ou se você quer desligar o motor, entrada de um número negativo maior

Ajustabilidade:

- posição Idling: escala de -50% um + 50% centrado sobre um posição de ocioso do acelerador para obter o desejado motor RPM.
- Alternar um atribuição: atribuído ao interruptor G (8JA) ou E (8JH) para baixo. Adjustable in o **CONDITION SELECT (THR-HOLD)** item).
(2-posição tipo interruptor apenas)
- Curva de aceleração: desde que o acelerador é movido para uma posição predefinida única, nenhuma curva está disponível para THR-HOLD.
- Curva de passo coletivo: curva independente, normalmente ajustada para criar uma gama de altura de lâmina de -4 ° um + 10 ° um + 12 °, activa-se automaticamente com THR-HOLD.
- Revo. Misture: desde revo. mistura ajusta para o torque do motor, sem revo. combinação está disponível para THR-HOLD.
- Prioridade: um função hold do regulador de pressão tem prioridade sobre idle-up. Certifique-se de que o acelerador hold e interruptores de idle-up estão nas posições desejadas antes de tentar ligar o motor. (Recomendamos ligar seu motor no porão do acelerador por razões de segurança.)
- Gyro: Giroscópio um programação inclui uma opção para ter uma configuração separada do giroscópio para cada condição, incluindo THR-HOLD. Isso evita o problema potencial do usuário sendo na configuração errada do giroscópio quando vai THR-espera, resultando em um deslocamento indevido do leme e o modelo de subterfúgios.

```

CONDITION
IDLE-UP
1▶ INH ▶ SWE ▶ CNTR
2▶ INH ▶ SWE ▶ DOWN
3▶ INH ▶ SWF ▶ DOWN
THR-HOLD
▶ INH ▶ SWG ▶ DOWN
    
```

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set up aceleradorhold.	Abriu THR-HOLD função.	for 1 second. to THR-HOLD
Determine desired acelerador position of idling engine, turn on THR-HOLD , and Ajuste percentage as required to reach o desired running point.	Acione o função. Set desired engine position.	to MIX to OFF . to RATE to desired percent.
	Close.	END END
Where next?	PIT-CURVE for THR-HOLD: see p. 81. DELAY for THR-HOLD (to ease Coletivo pitch response): see p. 84. GYRO setup: see p. 87. Setting up o Idle-Ups: Acelerador and Coletivo pitch Curves and Revo. Mixing(TH-CURVE, PIT-CURVE, REVO. MIX) for idle-ups: see p. 78. D/R.EXP : see p.39.	

THR-curva e PIT-curva: estas curvas de 5 pontos são utilizadas para melhor coincidir com o passo coletivo da lâmina para o motor RPM para carga consistente no motor. As curvas são ajustadas separadamente para 1 normal, idle-up, idle-up 2 e 3 de idle-up. Além disso, uma curva de passo coletivo separado está disponível para controle de regulador de pressão. Curvas de amostra são exibidas nos tipos de instalação apropriado (ex: condição de voo normal, p. 78) para maior clareza.

Padrões sugeridos:

- Normal: Curva de passo coletivo que resulta nos pontos 1, 3 e 5 -4 fornecendo, + 5, (09:52) * campo de graus. Um ajuste de curva de aceleração de 0, 30, 50, 57.5,100%.
- Idle-ups 1 e 2: Idle-ups 1 e 2 normalmente são os mesmos, exceto para as configurações do giroscópio, com sendo uma rubrica-preensão/AVCS e o outro é normal modo. um curva de passo provavelmente será semelhante à curva normal acima.
- Idle-up 3: curva de passo coletivo que resulta nos pontos 1, 3 e 5 fornecendo (09:52), 0, (09:52) graus. Uma curva de

aceleração de 100, 50, 70, 70, 100 para fornecer completo do regulador de pressão para manobras invertidas.

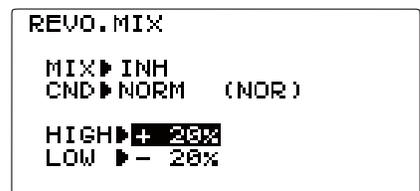
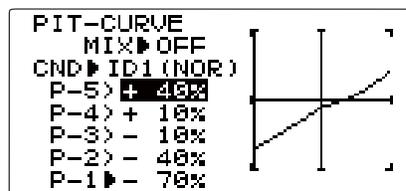
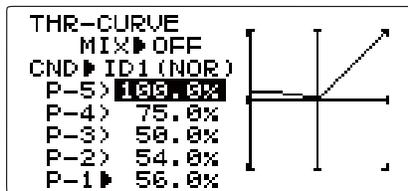
- Curva de passo Acelerador Hold: começar com um curva de densidade normal (para automóveis invertidos, iniciar um partir da curva de Tom idle-up 3), mas aumento o último ponto aproximadamente 1-2°, se disponível, para garantir suficiente arremesso no desembarque.

*(Estas recomendações padrão que você está fazendo o voo para um frente. Se você está apenas aprendendo, por favor, siga um orientação do seu instrutor. Alguns instrutores como um marcador + 1 base aponte para treinamento para que o helicóptero desce muito lentamente, mesmo se seus instintos puxe o stick do acelerador/coletivo ao fundo com pressa.)

Ajustabilidade:

- Selecionado automaticamente com as condições adequadas.
- As curvas de idle-up são programadas para manter o RPM constante, mesmo quando o campo coletivo é reduzido durante o voo (incluindo invertido).
- Para alterar um curva da condição que está sendo editada, um curva da chamada cursor até COND e mudança. Condições também podem ser escolhidas, empurrando (*tempo*)JOG KEY.
- Para maior clareza, o nome da condição atualmente ativo (ligado na rádio) é mostrado entre parênteses por trás do nome do estado, cuja curva está sendo editada. (Exemplo: ver curva exibe abaixo. Observe que um condição normal é ativa mas curvas um condição idle-up 1 estão sendo editadas).
- Copiar um curva: Para copiar um atual curva para curva do outra condição cursor até o COND e pressione um tecla JOG por um segundo. Em seguida, selecione um condição desejada e pressione o + - KEY.
- Idle-ups e acelerador segurem pitch curvas podem ser editadas antes mesmo das condições se tornaram ativas. Ativar suas curvas de aceleração ativa nestas condições.

REVO. MIX: Esta mistura adiciona-se em frente à entrada do leme para neutralizar as alterações no torque quando um velocidade e pitch coletivo das lâminas é alterado.



Ajustabilidade:

- Três diferentes curvas disponíveis: normal para pairar; Idle-ups 1 e 2 combinados; e ocioso-3.
- Mistura correta é automaticamente selecionada em voo com cada condição e ativa-se automaticamente quando um instalação do acelerador para essa condição é ativada na programação (i.e. **ACELERADOR HOLD** or **THR-CURVE**.)
- Para alterar um curva da condição que está sendo editada, o cursor por cima POINT5 e selecione. Para maior clareza, o nome da condição atualmente ativo (ligado em rádio) é mostrado entre parênteses por trás do nome do estado, cuja curva está sendo editada..

Revo. inicia-se um alta e baixa de taxas de mistura pode ser executada. Para um rotor de giro no sentido horário, o leme é misturado no sentido horário quando passo coletivo é aumentado; para torneamento-no sentido anti-horário, o oposto. Altere um configuração de direção operacional alterando os sinais dos números na curva de mais (+) para menos (-) e vice-versa. Padrões sugeridos:

Rotação no sentido horário: alta > -20, baixa > + 20%

Rotação no sentido anti-horário: alta > + 20, baixa > -20%

Ajuste-se aos valores reais que funcionam melhor para seu modelo.

Revo. curvas para idle-ups são muitas vezes em v para fornecer entrada adequada leme com passo negativo e aumento do acelerador durante o voo invertido. (Leme é necessária para conter um reação sempre que houver aumento de torque. Em voo invertido, acelerador vara abaixo metade tem maior aceleração e pitch negativo, portanto aumentando o torque

e rotação do helicóptero, um menos que o revo. mistura também está aumentando apropriadamente.)

IDLE-UPS: condições de voo adicionais disponíveis especificamente para helicópteros. Estas condições de voo adicionais contêm diferentes acelerador curvas, passo coletivo, revo. mistura e apara (exceto **IDLE-3**) para fazer o helicóptero realizar determinadas manobras mais facilmente. Por último, o giroscópio e funções taxa dupla podem ser configuradas para fornecer preços separados por condição selecionada, incluindo um para cada idle-up.

Dentre as condições de voo mais comuns está configurado para permitir que o helicóptero para facilmente inverter de posição vertical invertida e traseira. Para isso, um curva de densidade é definida como 0 arremesso no meio pau, passo positivo (subida vertical) acima da metade e negativo arremesso (subida quando invertido) abaixo um meio pau. um curva de aceleração é ajustada para permitir que o motor para funcionar consistentemente durante todo as mudanças no campo.

Idle-ups adicionais podem ser usados para maximizar as características de voo do helicóptero em certos tipos de voo (ou seja, rápido frente, para trás) ou manobras (loops, rolos, empata voltas), ou mesmo um mesma manobra, mas mudar de modo de posição-preensão/AVCS giroscópio para modo normal do giroscópio. O 8J fornece 3 idle-ups para permitir que o modelador 3 configurações adicionais, juntamente com um condição de voo normal.

Ajustabilidade:

- **CHAVE G** (8JA) ou E (8JH) está programado para o normal (norma), 1-acima de idle (IDLE-UP1) e 2 curvas de (IDLE-UP2) idle-up. Ajustável em selecionar um condição (IDLE-UP1/2, IDLE-UP3 itens). (IDLE-UP1/2 3 posições tipo único, IDL3 2-posição tipo interruptor apenas)
- Ativado com um curva de aceleração para essa condição em THR-curva.
- As curvas são ajustadas para manter o RPM constante, mesmo quando o coletivo pitch _____ is negative (inverted).
- Nota o REVO. mistura tem uma curva por curva de 1 e 2 e um segundo de idle-ups apenas para idle-up3.
- Giroscópio configurações podem ser definidas separadamente para cada idle-up.
- Ativar o deslocamento faz as alavancas da guarnição ajustar um guarnição separadamente em cada uma das condições idle-up.

CONDITION			
IDLE-UP			
1	INH	SWE	CNTR
2	INH	SWE	DOWN
3	INH	SWE	DOWN
THR-HOLD			
	INH	SWE	DOWN

Para obter um exemplo de aceleração e curvas de passo e revo, consulte configuração de condição Normal voo, p. 81.

OFFSET: Opcional separado apara além daqueles para um condição normal. Esta função é usada para alterar automaticamente um guarnição de um helicóptero. Por exemplo, ao passar de focalizar para voar em alta velocidade, um helicóptero de rotor de rotação no sentido horário tende à deriva para um direita em alta velocidade, para que um deslocamento de estabilizador pode ser aplicado para deslocar o helicóptero para um esquerda. O deslocamento do elevador necessário varia com um geometria do modelo, então deve ser determinado, observando as mudanças de passo coletivo em alta velocidade. O deslocamento do leme é afetado por dois revo. movimento da alavanca de mistura e guarnição enquanto na função de deslocamento.

OFFSET	
MIX	INH
CND	IDL1 (NORM)
RATE-AIL	
	0%
ELE	0%
RUD	0%
SW	Cond

Ajustabilidade:

- Assignability interruptor completa, além de uma opção de selecionar condição que cria / interruptores entre guarnições individuais para cada um dos idle-ups.
- Quando o deslocamento é ativo (seu interruptor é sobre), mover as alavancas TRIM ajusta o deslocamento armazenado, não as guarnições na condição normal.
- Quando o deslocamento é inativo (o interruptor está desligado), o deslocamento e quaisquer ajustamentos caimento para não têm nenhum efeito (modelo obedece as configurações guarnição da condição atualmente ativo voo).
- Quando o deslocamento é inibido, guarnição ajustes feitos em qualquer condição de voo afetam todas as condições de voo.
- Saltos rápidos causados por grandes deslocamentos podem ser retardados usando um função de atraso.

* Durante o deslocamento viagens de operação, o aileron, elevador e leme são exibidas em cada exposição guarnição na tela de inicialização.

NOTA: Lembre-se, deslocamentos e revo. misturas não são recomendadas quando usando giroscópios da rubrica-prensão/AVCS porque elas entram em conflito com as correções automáticas para aparar e torque que fornece AVCS.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set up separate trims for each of o three idle-up conditions. Ajuste o idle-up 2 Leme trim to correct for torque at high speeds.	Abrir o OFFSET função.	for 1 second. to OFFSET
	Acione o função.	to MIX. to OFF or ON.
	Change Chave setting to Cond. (No need to change SW.)	already Cond.
	Select IDL2.	to No. to IDL2. or for 1 second to IDL2.
	Ajuste trim settings as needed. (Ex:Leme to +8%.)	to RUDD. to +8%.
Close menus and confirm difference in trims between normal and idle-up 2.	 E (T8JH) or G (T8JA) from NORMAL to IDL2. Check that Leme trim changes.	
Where next?	DELAY: see p.84. THR-HOLD: see p.80. Setting up o Idle-Ups: Acelerador and Coletivo pitch Curves and Revo. Mixing (THR-CURVE, PIT-CURVE, REVO. MIX) for idle-ups: see p. 81.	

DELAY: um função de atraso fornece uma transição suave entre as posições de guarnição sempre deslocada, REVO. MISTURA, ou funções ACELERADOR HOLD são ligado e desligado

DELAY

```

RATE-AIL▶ 8% (OFF)
ELE▶ 8% (OFF)
RUD▶ 8% (OFF)

THR▶ 8% (OFF)
PIT▶ 8% (OFF)

```

Ajustabilidade:

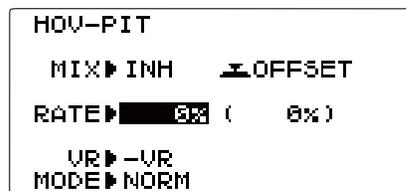
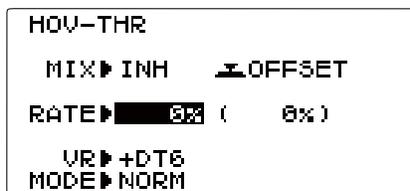
- Tempos de atraso separadas estão disponíveis para o aileron, elevador, leme, regulador de pressão e densidade.
- Com uma configuração de intervalo de 50%, o servo leva cerca de meio segundo para mover-se para sua nova posição... há muito tempo.
- Em geral, atrasos de cerca de 10-15% são suficientes.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set up um delay on all channels to ease o transition from one flight condition to another so there are no "hard jumps."	Abrir o DELAY função.	for 1 second. to DELAY
	Ajuste AILE response as needed. (Ex: aileron to +8%.)	to +8%.
	Repeat for other channels.	to ELEV. Repeat step above.

	Close menus and confirm slowed transitions.	   E (T8JH) or G (T8JA) from NORMAL to IDL2 . Check that servos move gradually to new positions.
Where next?	THR-HOLD : see p. 80. Setting up o Idle-Ups: Acelerador and Coletivo pitch Curves and Revo. Mixing (THR-CURVE, PIT-CURVE, REVO. MIX) for idle-ups: see p. 82.	

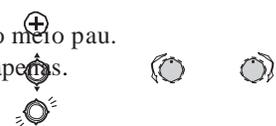
AJUSTES de PAIRAR (HOV THR e HOV-PIT):

Acelerador pairando e pitch pairando são ajustes finos ajustes para o acelerador e curvas de passo coletivo individualmente, afetando o desempenho apenas em torno do ponto central e somente na condição normal. Eles permitem ajustes no voo das curvas para configuração ideal.



Ajustabilidade:

- Mudanças de velocidade do rotor causaram por Temp., umidade, altitude ou outras alterações em condições de voar são facilmente acomodados.
- Ambos os ajustes podem ser inibidas se não desejados.
- Ambos os ajustes também podem ser definidos como NULL, temporariamente, desligar o botão, mas mantendo um última configuração memorizada.
- Ajustes podem ser memorizadas e então os botões retornaram ao centro ponto para usar essa quantidade de ajuste. Permite o uso fácil dos botões de filtragem para vários modelos. (Note que quando memorização é repetida com o botão de deslocamento do centro, o guarnição valor acumula.)
- Ajustes são redefinidas rapidamente ao seu valor inicial, girando o dial até um guarnição leituras 0%, memorizar e, em seguida, retornando o selector para um posição de centro.
- Observe que todas as funções, incluindo estas, assumem que o modelo paira no meio pau.
- Disponível em normal (normal) ou normal/idle-up 1 (norma/IDL1) condição apenas.



GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:	
Fine-tune hovering with o hovering Ajustements. Remember these affect Apenas o hovering (normal) condition. Ajuste acelerador and Coletivo pitch curves until o model hovers nicely. In flight, Ajuste Coletivo pitch and acelerador curves near hover point independently with HOV-THR and HOV-PIT knobs.	Abrir o HOV-PIT função.	 for 1 second.  to HOV-PIT . 	
	<i>Optional: change which knob Ajustes each hovering curve. NULL locks in curve in last stored position.</i>	 to MIX .  to ON  to -VR . (Select +VR, -VR, +DT5, -DT5, +DT6, -DT6 or NULL)	to desired knob and direction.
	Store o current dial settings prior to selecting another model.	to RATE . or VR to setting. to store. or VR to center.	
	Close.		

Store new settings after flight.	Abrir o HOV-PIT função.	to HOV-PIT .
	Store o current dial settings prior to selecting another model.	to RATE. or VR to setting. for one second to store.  or  VR to center.
	Close.	 
Where next?	THR-HOLD: see p. 80. Setting up o Idle-Ups: Acelerador and Coletivo pitch Curves and Revo. Mixing (TH-CURVE, PIT-CURVE, REVO. MIX) for idle-ups: see p. 81. D/R,EXP: see p. 39.	

ALTA/BAIXA DENSIDADE (HI/LO-PIT):

Esta função pode ser usada para ajustar as curvas alta e baixa lado individualmente para cada condição de voo (1 normal, idle-up, idle-up 2, 3 idle-up, acelerador hold).

```

HI/LO-PIT
  ▸ NORM (NORM)

HI-PIT ▸ 100%
  ADJ ▸ OFF  TYP ▸ -DT5

LO-PIT ▸ 100%
  ADJ ▸ OFF  TYP ▸ -DT6
    
```

Ajustabilidade:

- Você pode definir botões guarnição de taxa de lado (o controle de ajuste de arremesso lateral alta é definido como o DT5 na configuração inicial de alta e baixa).
- As condições são ativadas na função Selecionar condição (p.78).
- Ambos os ajustes podem ser definidos como MANUAL, temporariamente, desligar o botão.
- Ajustes podem ser memorizadas. Em seguida, os botões podem ser retornados para o ponto central para usar essa quantidade de ajuste. Permite o uso fácil dos botões de filtragem para vários modelos.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set up um high pitch curve in o idle-up 1 condition. Store new settings after flight.	Abrir o HI/LO-PIT função.	for 1 second. to HI/LO-PIT 
	A função is turned on.	to ADJ .
	Select o idle-up 1 condition.	to NORM. to IDL1 . or  for 1 second to IDL1 .
	Set o rate. (Ex: 80%)	to HI-PIT .  to 80% .
	<i>Optional: change which knob Ajustes high pitch curve.</i>	 to +DT5 or -DT5 . to desired knob or trim and direction.
Close.	 	
Where next?	PIT-CURVE: see p. 81. HOV-PIT: see p. 85.	

GIROSCÓPIOS e governadores: usando eletrônica para tirar um pouco da complexidade de configurações e voo.

O que é um giroscópio? Um giroscópio é uma unidade eletrônica que detecta o movimento e corrige-se por isso. Por exemplo, se o vento sopra um cauda do helicóptero para um esquerda, um giroscópio irá sentir esse movimento (confirmando que nenhuma entrada foi dada) e corrigir-se-á por isso.

Como isso ajuda na configuração do helicóptero? Um giroscópio bom totalmente eliminará um necessidade de revo. mistura. O giroscópio será sentido e corrigir o movimento indesejado para você, então você não precisa gastar tempo para obter uma curva de complexa funcionando corretamente.

Tipos de sensor giroscópio: há muitos tipos diferentes de giroscópios. Giroscópios início eram mecânicos, com um cilindro girando semelhante um um brinquedo de criança giroscópica. um próxima geração utilizou um tipo especial de cristal, chamado piezoelétrico, que sentiu o movimento e forneceu um pulso elétrico. Os giroscópios melhores no momento da redação deste texto são tecnologia MEMS (Micro Electro sistema mecânico). Estes sensores, ou chips de computador, sentir o movimento. MEMS é muito mais precisos e menos suscetível um imprecisões causadas por mudanças de temperatura, etc..

Tipos de respostas do giroscópio:

- Normal: sentido de movimento e abafar (se o giroscópio gira fora do curso durante 2 segundos, corrige por 2 segundos). Rubrica-preensão/AVCS: calcular o ângulo de rotação (controlando um tempo/taxa de variação) e em seguida, fornecer correção até que seja alcançada um mesma rotação..
- Manter prioridade: um recurso na giroscópios mais high-end. um entrada mais dada no canal os controles do giroscópio, menos sensível o ganho é automaticamente. Desta forma, se você dar um grande contributo para uma barraca de transformar, por exemplo, o giroscópio desliga sozinho e não luta um volta da tenda. Como você alivie o leme, o ganho aumenta novamente, minimizando um abanar de cauda e mantendo o modelo em linha reta. (Se seu giroscópio não inclui vara prioridade, você pode criá-lo manualmente. Por favor, veja [www.futaba-rc.com \ faq\.](http://www.futaba-rc.com/faq/))

Escolhendo o giroscópio certo para suas habilidades, seu helicóptero e seu orçamento:

- Mecânica: alguns estão ainda disponíveis. Eles são muito desafiador para configurar e não é tão fiável como piezo ou SMM.
- Non-rubrica-Hold Piezo: Estas são agora baratos giroscópios confiáveis e fáceis de montar. Alguns têm taxas duplas e controle de ganho remoto para ajustar um sensibilidade em voo. Eles, no entanto, falta recursos rubrica-espera para voo de precisão.
- Título-Hold Piezo: até recentemente, um nata da cultura. Caro e mais complexo para configurar. Adiciona reconhecimento de GPS, como título. Exposições menores dificuldades com deriva de temperatura (definição de posição variando com um temperatura da unidade).
- Título-Hold SMM: tecnologia de giroscópio do século XXI. Tecnologia de chip de computador. Cara, fácil instalação, maior durabilidade. Redução significativa na sensibilidade à temperatura. Muitos incluem ajustes de taxa de quadro para permitir que um resposta mais rápida ao usar servos digitais especializados. Exemplos:
 - GY401: Mais simples configurar. Ideal para o aprendizado de acrobacias com 3D.
 - GY502: Melhor centralização do que 401 para acrobacias mais avançadas. Ideal através de concurso de classe III.
 - GY701: Centro de excepcional. Tempo de resposta extremamente rápido. Requer o servo especializado. Com um função de governador.
 - CGY750: Centro de excepcional. Tempo de resposta extremamente rápido. Requer o servo especializado. Com um função de governador. Ele corresponde um 3 eixos e o melhor para máquinas Flybarless.
- Título-Hold MEMS: GY520 é o giroscópio AVCS de preensão rubrica menores e mais leves disponível hoje. Seu design de vanguarda do sensor MEMS (Micro Electro sistema mecânico), velocidade de processamento de alta velocidade ultra e avançado algoritmo de controle PID colocá-lo um grande salto à frente de todos os outros giroscópios de preensão de título em tamanho, peso e desempenho. O GY520 foi otimizado para trabalhar com pequenos modelos elétricos e helicópteros de nitro (,30 através de 91) de tamanho maiores.

GYRO: simplifica o ajuste/selecionando um sensibilidade do giroscópio e pode fornecer mais de dois giroscópio ganhar configurações. (Quanto maior o ganho, um correção mais que o giroscópio fornece "suave" e o menos responsivo o helicóptero sente.) Essa função faz o melhor uso possível do bordo ajustável ganhar da maioria dos giroscópios.

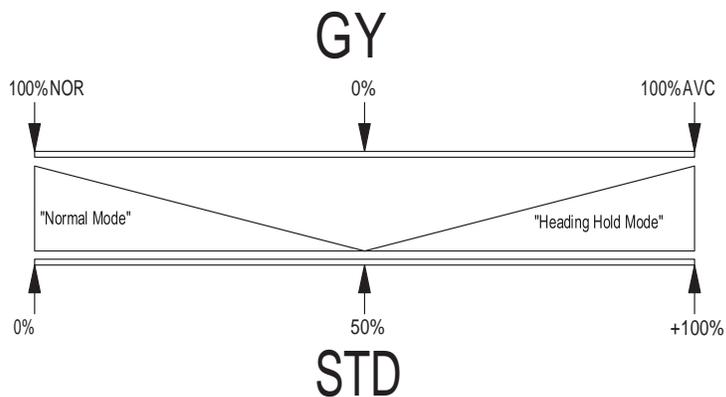
Ajustabilidade:

- Plug de ajuste de sensibilidade do giroscópio canal 5 do receptor. (não atribuído)
- **STD** e AVCS/rubrica-preensão (GY) tipos de configuração disponíveis para simplificar ajustes para giroscópios AVCS/rubrica-segurar.
- Completo alternar assignability ou pode selecionar um opção de Cond..
- Cond. opção fornece configurações de giroscópio separados, um para cada condição, automaticamente selecionada com um condição. Permite alterações em ganho para atender às necessidades específicas de cada condição de voo.
- Cada configuração de giroscópio pode ser definida de 0 um + 100 (NOR100% para AVC100%) ganho, equiparando-se às configurações de ATV de -100% um + 100%.
- Giroscópios de modo dual (rubrica-preensão/AVCS e normais) são facilmente acionados para cada modo ao alterar sinal um configuração do giroscópio. Modo de disparo negativo configurações normais; positivo de configurações são o modo AVCS.
- Maiores percentagens indicam mais ganho, ou um capacidade de resposta do giroscópio.
- Cauda balançando ou agitando indica configurações ganho excessivo. Baixar giroscópio configuração até pára de abanar.
- 2 eixos de 3 eixos de configuração de giroscópio podem ser escolhidos por CH.

Exemplo de ganho para AVCS/rubrica-preensão Gyros (GY)

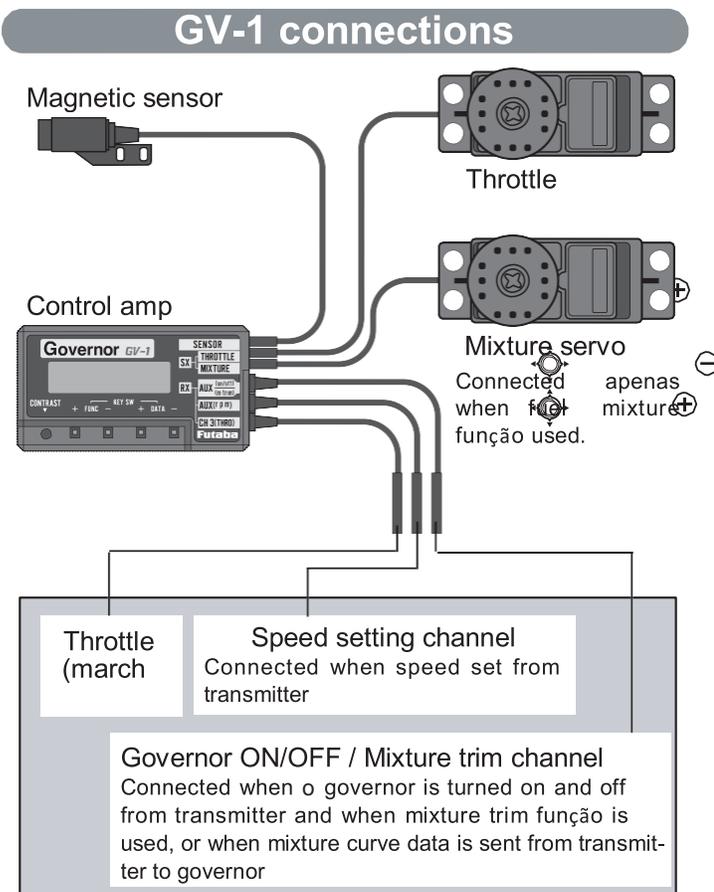
```

GYRO SENS
MIX ▶ ON
CH ▶ RUD UP ▶ 50.0%
      (CH5) CNT ▶ -----
TYP ▶ STD DWN ▶ 50.0%
SW ▶ SWF
      (UP )
    
```



GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
Set up um heading-hold/AVCS gyro with heading-hold/AVCS setting in idle-ups 1 and 2 and normal mode setting in idle- up 3 and normal.	Abrire and Acione o GYRO SENSE função.	for 1 second. to GYROSENSE .
	Acione o função.	to MIX. to ON .
	<i>Optional: change gyro type to Heading-hold (GY).</i>	to TYP. to GY .
	<i>Optional: change Chave assignment. Ex: select Cond.</i>	to SW. to Cond .
	Ajuste gyro rates as needed. (Ex: NORM , IDL3 to NOR 50% . IDL1 and 2 to AVC 50% as starting pontos.)	to NORM. to NOR 50% . to IDL1. to AVC 50% .
Close o função.	Repeat. (END) (END)	
Where next?	GOVERNOR: see p. 89. D/R.EXP: see p.39. DELAY: see p.84.	

GOVERNADORES:



Receptor

O que é um governador? Um governador é composto por um conjunto de sensores que ler o RPM da cabeça do helicóptero e uma unidade de controle que ajusta automaticamente o acelerador configuração para manter uma velocidade constante da cabeça independentemente de mudanças no campo das lâminas, condições meteorológicas, etc. Governadores são extremamente populares em helicópteros de concorrência devido um consistência fornecido.

Como isso ajuda na configuração do helicóptero? O governador elimina um necessidade de gastar grandes quantidades de tempo, criação de curvas de aceleração, como que automaticamente ajusta o RPM do motor para manter um velocidade desejada da cabeça.

Governador: Governador função de mistura é usado para ajustar o GV-1, GY701, CGY750 (governador) configurações de velocidade (rS1, rS2, rS3) do transmissor. (Se você estiver usando um governador diferente, siga as instruções do fabricante.)

```
GOVERNOR
MIX ▶ INH      OFF-CTRL
MODE ▶ Cond   ▶ CH8
▶ NORM ▶ 0.0% SW ▶ SWB
IDL1 ▶ 50.0% POS ▶ DOWN
IDL2 ▶ 100.0%
IDL3 ▶ 100.0%
HOLD ▶ OFF
```

Ajustabilidade:

- Ligar/desligar pode ser separado da velocidade do rotor plugando o governador ligar/desligar ch7 e alterando um configuração de corte-CH.
- Se usar separado de ligar/desligar, interruptor de atribuição é totalmente ajustável. Tenha cuidado para não atribuir governador fora um um Chave de condição, se você quer o governador para funcionar nessa condição.
- Velocidade de comutação e governador ON/OFF podem ser juntos usando um Chave ou ON/OFF de comutação podem ser realizadas usando um interruptor independente/canal
- Ajuste em voo da velocidade da cabeça (para fácil ajuste durante o ajuste) pode ser criado usando um canal adicional e uma mistura programável. Consulte [www. Futaba-RC.com\faq\](http://www.Futaba-RC.com/faq/) para obter detalhes.

Os controles de governador do acelerador quando ele estiver ativo, assim que o acelerador não vai obedecer quaisquer predefinições de configuração à prova de falhas para acelerador no transmissor. Sempre defina um configuração de à prova de falhas para o governador ligar/desligar o canal como OFF. Desta forma, o governador está desligado e o regulador de pressão obedece os comandos do regulador de pressão à prova de falhas.

Dica de especialista: O governador na engrenagem do contador em vez do fã de montagem drasticamente simplifica um instalação em diversos modelos. BPS-1 RPM Sensor um Futaba que anexa um sensor para um exclusivo motor diretamente é mais simples

Exemplo de configuração: quando um velocidade e ON/OFF estiver usando um Chave:

Governor Speed	Chave Position (Chave C or Cond.)	Rate (%)	Ajustement from Tx.
RS1: OFF	UP or NORM	0	Use up to 0%. (Governor speed display reads "off".)
RS2: 1400	CNTR or IDL1	50	Speed Ajusteed by raising and lowering rate.
RS3: 1700	DOWN or IDL2	100	Speed Ajusteed by lowering rate.

* um relação entre o governador velocidade configuração rS1 ~ rS3 e as posições de interruptor conforme um tabela acima.

* No porão do regulador de pressão, verifique sempre que o governador está fora.

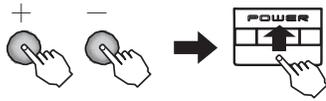
* Se o valor da velocidade aumenta quando o interruptor de corte é ativado, reverter um configuração "DIR" de até para baixo ou vice-versa.

GOAL of EXEMPLO:	PASSOS:	INPUTS:
<p>Set up um G V- 1 governor t o use both channels into o receiver and Chave between o governor settings automatically when changing conditions. Consider setting o battery FailSafe settings and other helpful funções on oGV-1 itself.</p>	<p>Abriu and Acione o GOVERNOR função.</p>	<p>for 1 second. to GOVERNOR.</p>
	<p>Acione o função.</p>	<p>to MIX. to CH7.</p>
	<p><i>Optional: change cut-off channel to channel 7 and assign Chave and direction for on/off (channel 7).</i></p>	<p>to cut-MIX to CH7. to OFF-CTRL-SW. to desired CHAVE.</p>
	<p><i>Optional: change Chave assignment to select governor settings. Ex: select Chave that Ajustes o conditions.</i></p>	<p>to MODE. to Cond.</p>
	<p>Ajuste governor speed settings per Chave position or condition as needed. (Ex: defaults are fine.) Allows head speed Ajustement from transmitter.</p>	<p>to each Cond position. or as needed. to next Cond position. Repeat.</p>
	<p>Close o função.</p>	<p>(END) (END)</p>
<p>Where next?</p>	<p>GYRO: see p. 87. Ajuste FailSafe (F/S) settings (p. 48). Ajuste idle-up 3 Coletivo pitch curve for same rates of climb upright/inverted. See p. 78. Ajuste profundor/aileron response to fit your flying style: see D/R.EXP and END POINT/SWASH AFR: p. 39, 36, 75.</p>	

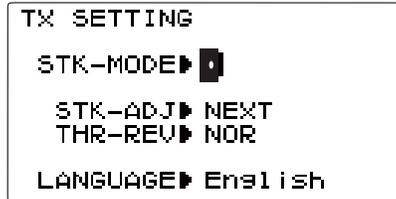
CONFIGURAÇÃO DE TX

Isso geralmente não é usado. Por favor, não utilize se necessário.

Esta configuração pode ser executada em modo Stick, Stick ADJ (calibração), vara de regulador de pressão reversa e linguagem.

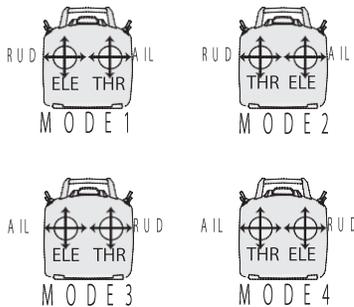


1. Simultaneously depress the + and - keys, and then turn on the power.



2. TX SETTING It is displayed.

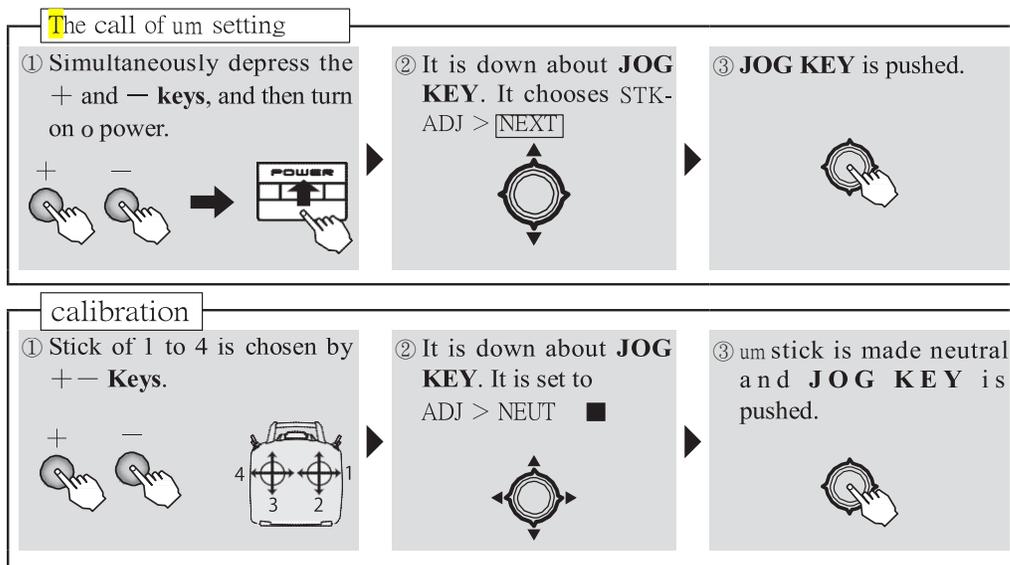
STK-MODE

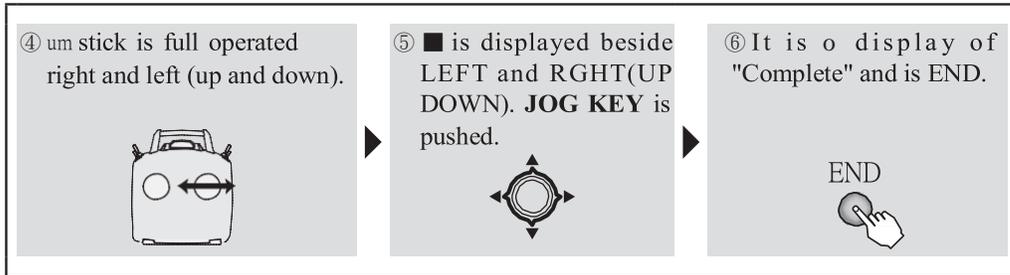


O transmissor pode ser operado em quatro varas diferentes "modos" (1, 2, 3 e 4). Os modos de determinam as funções que serão operadas pela varas de controle. Atualmente, o emissor está no "modo 2" e deve ser deixada no modo 2, um menos que você é um passageiro experiente e aprendeu um voar em um modo diferente. No modo 2, o stick direito de controle opera o aileron e elevador e o direcional analógico esquerdo opera o leme e acelerador. Isto é como 99% dos americanos voar seus modelos. O modo pode ser escolhido por +-chave do "STK - MODE" da tela de configuração de TX. O mecanismo de retenção do acelerador vai ter que ser movidos também. Isso pode ser feito pela Futaba Service Center.

STK-ADJ (calibração)

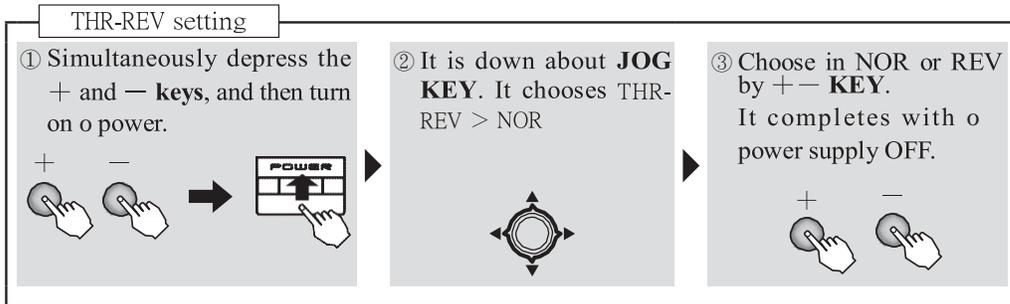
Geralmente, essa calibração é desnecessária. Por favor, realize esta calibração somente se uma mudança no centro de uma vara deve surgir após uso prolongado.





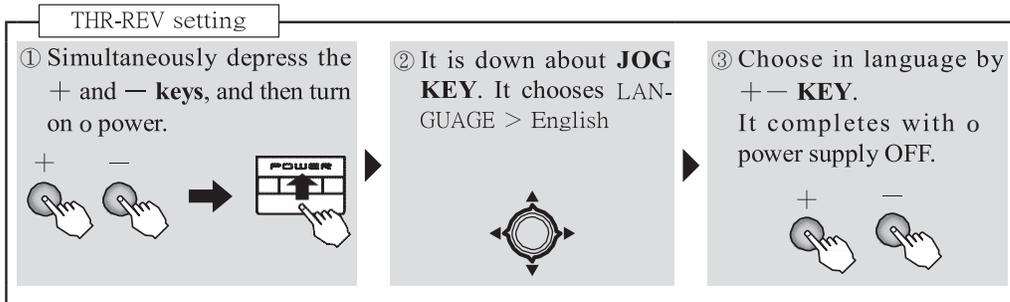
■ THR-REV

Geralmente, este THR-REV é desnecessário. É usado quando você deseja acelerador vara operação, ao contrário do habitual. (stick é o motor de fundo elevado, stick é o top em marcha lenta) * inversão do servo do acelerador no enlace é geralmente realizada por reverso de um menu. Quando este THR-REV é usado, é lento e uma guarnição de parar.



■ LÍNGUA

O idioma exibido pode ser escolhido de sete idiomas.



É um reinicialização de uma fonte de energia que é retornada para uma tela normal da configuração TX.