

1 Connettere la propria trasmettente all'aereo

Per avere l'elenco completo dei trasmettitori compatibili, si prega di visitare il sito www.bindnfly.com.

- ✓ **Procedura di connessione (binding)**
- ⚠ **ATTENZIONE:** Quando si utilizza un trasmettitore Futaba con un modulo Spektrum DSM, è necessario invertire il canale del gas ed effettuare nuovamente il Binding. Consultare il manuale del vostro modulo Spektrum per settare nuovamente il Bind ed il FailSafe. Consultate il manuale della vostra trasmettente per effettuare l'inversione del canale del gas.
1. Fare riferimento alle istruzioni del trasmettitore riguardo alla connessione (binding).
 2. Verificare che la batteria di bordo sia scollegata.
 3. Spegnerne il trasmettitore.
 4. Collegare all'aereo una batteria completamente carica e girare il velivolo in posizione verticale. Il LED della ricevente inizierà a lampeggiare (normalmente dopo 5 secondi).
 5. Accertarsi che i trim delle superfici di controllo siano centrati e lo stick del motore e il suo trim siano posizionati completamente in basso per impostare correttamente il FailSafe.
 6. Mettere il trasmettitore in modalità connessione (binding). Fare riferimento alle sue istruzioni.
 7. Dopo 5-10 secondi il LED di stato del ricevitore diventa fisso, indicando che il ricevitore è connesso al trasmettitore. Se il LED non dovesse diventare fisso, fare riferimento alla Guida per la risoluzione dei problemi in fondo a questo manuale.

Per i voli successivi bisogna accendere il trasmettitore 5 secondi prima di connettere la batteria di volo.

2 Impostazione della trasmettente

Per questo aereo è necessario usare una trasmettente DSM2/DSMX.

Riduttori di corsa		
	Max	Min
Alettoni	100%	70%
Elevatore	100%	70%
Timone	100%	70%

Impostare il tipo di ala e il Reverse dei servi su Normal.

AVVISO: non regolare il proprio trasmettitore con le corse superiori al 100%, altrimenti si potrebbero sovraccaricare i servi e causare dei danni.

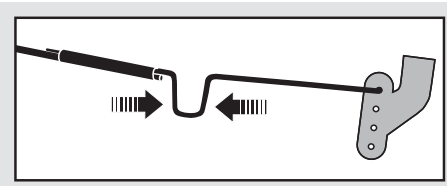
Per il primo volo far volare il velivolo con le corse ridotte.

Per l'atterraggio noi consigliamo di usare l'elevatore con la corsa massima.

4 Centraggio delle superfici di controllo

Prima di mandare in volo l'aereo per la prima volta, accertarsi che le superfici di controllo siano centrate.

1. Accendere prima la trasmettente e poi l'aereo.
2. Impostare a zero tutti i trim e i sub-trim.
3. Verificare il centraggio delle superfici di controllo.
4. Se fosse necessario un centraggio, usare delle pinze per piegare con attenzione le aste di comando (vedi figura).



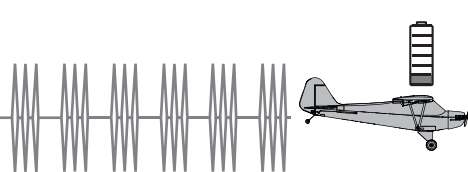
Stringere la "U" per accorciare l'asta di comando. Allargare la "U" per allungare l'asta di comando.

Regolare meccanicamente l'asta di comando in modo che la superficie di controllo ritorni nella posizione trovata durante il trimmaggio in volo.

Potrebbe essere necessario il trimmaggio in volo
Durante il primo volo l'aereo dovrebbe volare dritto e livellato. Usare i trim della trasmettente per correggere la traiettoria di volo. Se alcuni trim richiedessero 4 o più tacche per dare una correzione adeguata, si dovrebbe fare un centraggio meccanico sul canale interessato. Annotare la posizione della superficie di controllo e poi riportare a zero il trim. Regolare meccanicamente l'asta di comando in modo che la superficie di controllo ritorni nella posizione trovata durante il trimmaggio in volo.

5 Spegnimento per bassa tensione (LVC)

La funzione LVC è incorporata nell'ESC per proteggere la batteria da una sovra scarica. Quando la tensione della batteria si abbassa troppo, la funzione LVC limita la potenza fornita al motore. Quando si sente pulsare il motore, bisogna far atterrare immediatamente l'aereo per ricaricare la batteria.



AVVISO: non affidarsi alla funzione LVC per determinare quando far atterrare l'aereo. È opportuno servirsi di un timer per regolarsi sulla durata del volo. L'uso ripetuto della funzione LVC potrebbe comunque danneggiare la batteria.

6 Verifica della direzione dei comandi

Ci sono due tipi di controllo di questo genere da fare sull'aereo. Uno è verificare che i comandi della trasmettente siano eseguiti correttamente dall'aereo. L'altro è controllare che la funzione AS3X operi correttamente sull'aereo. Usare la tabella qui sotto come riferimento quando si esegue questo test.

Test 1	Test 2				
	Test direzione controlli	Test direzione AS3X			
	Comando trasmettente	Reazione aereo	Movimento aereo		
Muovere gli stick di comando sulla trasmettente per verificare che le superfici di controllo dell'aereo si muovano correttamente e nella giusta direzione. Accertarsi che le aste di comando della coda si muovano liberamente e che non siano ostacolate dalla vernice o dagli adesivi.	Elevatore				1. Portare in avanti il comando motore oltre al 25% per attivare il sistema AS3X. 2. Abbassare completamente il comando motore. 3. Muovere tutto l'aereo nel modo indicato e accertarsi che le superfici di controllo si muovano nella direzione indicata nella figura. Se non rispondono come illustrato, non far volare l'aereo. Si faccia riferimento al manuale della ricevente per avere maggiori informazioni. Una volta attivato il sistema AS3X, le superfici di comando potrebbero muoversi rapidamente. Questo è normale. Il sistema AS3X resta attivo finché non viene scollegata la batteria.
	Alettoni				
Timone					

3 Armare il regolatore (ESC)

⚠ **ATTENZIONE:** tenere sempre le mani lontano dall'elica. Quando è armato, il motore potrebbe mettersi in moto ad ogni piccolo movimento dello stick.

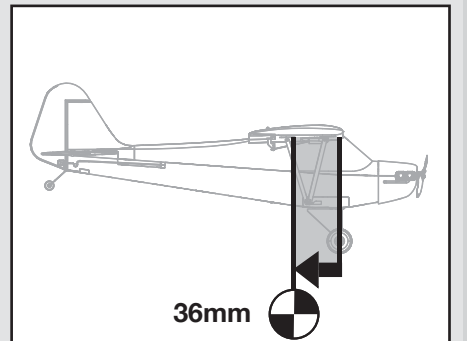
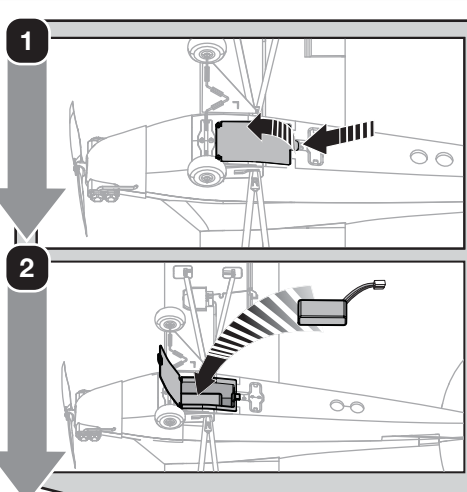
È necessario armare la ricevente/ESC dopo la connessione (binding) come descritto prima. Nei collegamenti successivi della batteria di bordo è necessario osservare i passi seguenti.

AS3X
Il sistema AS3X non si attiva finché non si porta in avanti lo stick del motore o il suo trim per la prima volta. Una volta attivato, le superfici di controllo dell'aereo potrebbero muoversi rapidamente e rumorosamente. Questo è normale. Il sistema AS3X resterà attivo fino a che non si scollega la batteria.

1. Aprire il portello della batteria sulla fusoliera.
2. Installare la batteria di bordo al centro del suo alloggiamento, accertandosi che sia fissata bene con i nastri a strappo.

Baricentro (CG)

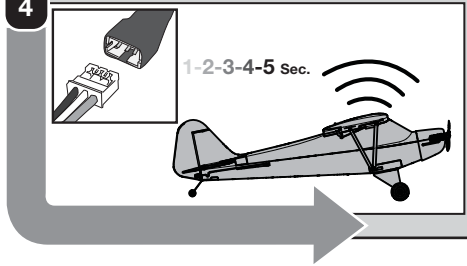
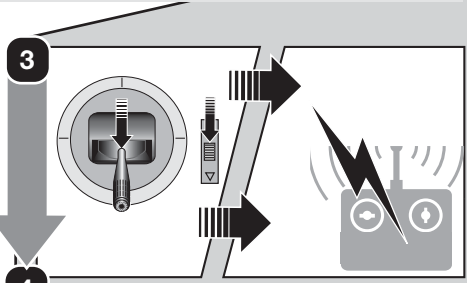
Alla radice dell'ala, misurare **36mm** dietro al bordo di entrata nel punto in cui l'ala incontra la fusoliera. Il modo più facile è di centrare l'aereo invertito.



3. Abbassare completamente lo stick motore e il suo trim sulla trasmettente, quindi accenderla e aspettare 5 secondi.
4. Collegare la batteria all'ESC, osservando la polarità. Tenere il velivolo immobile e al riparo dal vento per 5 secondi per consentire al sistema AS3X di inicializzarsi. Una serie di toni e il LED acceso di continuo indicano che la connessione ha avuto successo.

⚠ **ATTENZIONE:** quando si termina di volare, scollegare sempre la batteria LiPo dall'ESC per evitare di alimentare il motore. L'ESC non ha un interruttore di accensione e risponde ad ogni comando della trasmettente quando è presente un segnale.

⚠ **ATTENZIONE:** quando si termina di volare, scollegare sempre la batteria LiPo dall'ESC per evitare che si sovraccarichi. Se venisse scaricata fino ad una tensione più bassa di quella minima consentita, si potrebbe danneggiare, riducendo le sue prestazioni con il rischio di incendio quando si tenta di ricaricarla.



7

- ✓ **Elenco di controlli prima del volo**
1. Caricare la batteria di bordo.
 2. Installare la batteria di bordo sull'aereo (dopo averla caricata completamente).
 3. Connettere (bind) l'aereo alla trasmettente.
 4. Verificare che le aste di comando si muovano liberamente.
 5. Verificare la direzione dei comandi.

- ✓
6. Impostare i riduttori di corsa lineari ed esponenziali.
 7. Regolare il baricentro (CG).
 8. Eseguire una prova di portata del radiocomando.
 9. Cercare un'area sicura e aperta.
 10. Programmare il volo in base alle condizioni del campo.

Consigli per il volo

Noi consigliamo di far volare questo aereo all'esterno in condizioni di vento calmo. Evitare sempre di volare vicino a case, alberi, fili elettrici ed edifici. Bisogna anche evitare le aree affollate come parchi frequentati, e campi scolastici o sportivi. Consultare le leggi e le ordinanze locali prima di scegliere un posto dove far volare questo aereo.

Decollo

Sistemare l'aereo in posizione per il decollo (controvento se all'esterno). Posizionare i riduttori sulla corsa minima e aumentare gradualmente il motore fino a 3/4 o al massimo mantenendo la direzione con il timone. Tirare delicatamente indietro il comando dell'elevatore per salire e controllare il trimmaggio. Una volta trimmato, iniziare ad esplorare l'involuppo di volo dell'aereo.

Atterraggio

Atterrare sempre controvento. Portare l'aereo fino a circa 15cm dalla pista mantenendo un po' di motore per tutta la discesa fino alla richiamata finale.

Durante la richiamata, mantenere le ali livellate e l'aereo sempre controvento. Ridurre lentamente il motore mentre si tira indietro lo stick dell'elevatore per far appoggiare l'aereo sulle tre ruote.

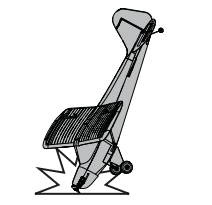
Se, nel caso di impatto al suolo, non si riduce immediatamente il motore e il suo trim, si potrebbe danneggiare l'ESC che si trova nell'unità ricevente per cui sarebbe necessario sostituirlo.

Protezione per sovracorrente (OCP)

Quest'aereo ha la funzione OCP (Over Current Protection) che protegge l'ESC dai danni derivanti da questo inconveniente. L'OCP arresta il motore se il relativo stick è posizionato troppo in alto e l'elica è bloccata. L'OCP entra in funzione solo se lo stick motore è posizionato oltre il 50%. Quando l'ESC arresta il motore, per riarmarlo è necessario portare lo stick motore completamente in basso.

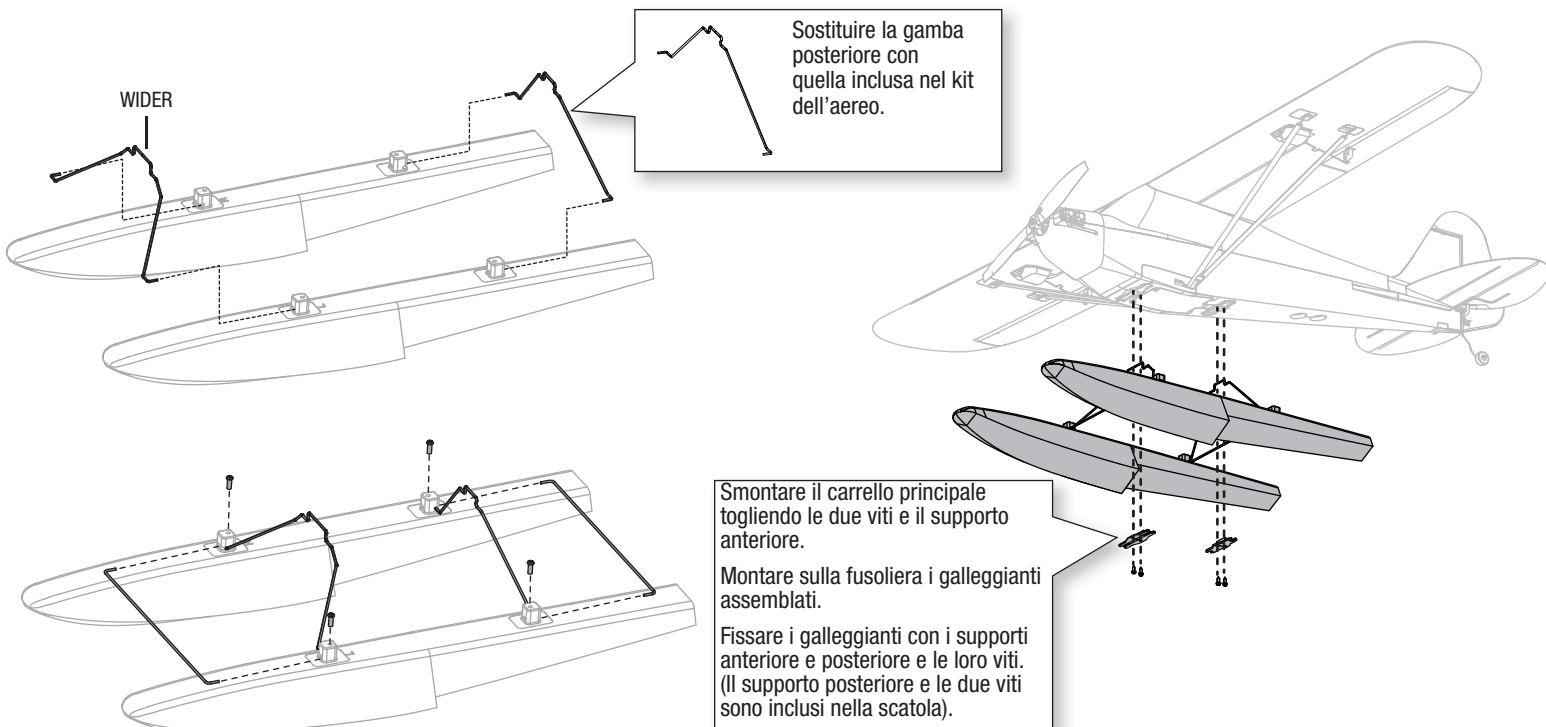
AVVISO: i danni provocati da un incidente non sono coperti dalla garanzia.

⚠ **ATTENZIONE:** in caso di urto dell'elica ridurre sempre il motore.



Installazione dei galleggianti opzionali (EFLUA1190)

Per il montaggio seguire le istruzioni allegate al kit dei galleggianti opzionali. Sostituire la gamba posteriore con quella inclusa nel kit del J3-Cub. Una volta sostituita la gamba installare il set dei galleggianti completamente montato, come illustrato.



Riparazioni

Bisogna riparare quest'aereo solo con colla cianoacrilica (CA) compatibile con il materiale espanso, oppure nastro adesivo trasparente. L'uso di altre colle potrebbe danneggiare l'espanso. Per avere l'elenco dei ricambi e di tutte le parti opzionali si faccia riferimento alla pagina di questo prodotto online su Horizonhobby.com.

AVVISO: l'uso di un accelerante per CA potrebbe danneggiare la vernice dell'aereo. Non maneggiare l'aereo finché l'accelerante non è completamente asciutto.

AVVISO: dopo aver volato non lasciare l'aereo al sole o in un ambiente chiuso molto caldo come l'interno di un'auto al sole. Il materiale espanso si potrebbe danneggiare.

Elenco di controlli

- ✓
1. Scollegare la batteria di bordo dall'ESC (necessario per la sicurezza e la vita della batteria).
 2. Spegnerne la trasmettente.
 3. Togliere la batteria dall'aereo.
 4. Ricaricare la batteria di bordo.
 5. Conservare la batteria di volo separatamente dal velivolo e monitorare la carica della batteria.
 6. Prendere nota delle condizioni di volo e dei risultati del piano di volo, pianificando voli futuri.

AVISO

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

Significato di termini specialistici:

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

AVVISO: procedure che, se non debitamente seguite, espongono a rischio di danni ai beni e a una possibilità minima o nulla di lesioni.

ATTENZIONE: procedure che, se non debitamente seguite, espongono a rischio di danni fisici a oggetti e gravi lesioni a persone.

AVVERTENZA: procedure, che in caso di mancata osservanza, possono provocare danni materiali, danni collaterali e lesioni gravi o portare con forte probabilità a lesioni superficiali.

AVVERTENZA: Leggere TUTTO il manuale di istruzioni e prendere familiarità con le caratteristiche del prodotto, prima di farlo funzionare. Un utilizzo scorretto del prodotto può causare danni al prodotto stesso, alle persone o alle cose, causando gravi lesioni. Questo è un prodotto sofisticato per hobby. Esso deve essere manipolato con cautela, con giudizio e richiede qualche conoscenza di base di meccanica. L'utilizzo improprio o irresponsabile del modello potrebbe causare lesioni, danni al prodotto stesso o nei confronti di terzi. Questo prodotto non è concepito per essere usato dai bambini senza la diretta supervisione di un adulto. Non usare componenti non compatibili o alterare il prodotto in nessuna maniera al di fuori delle istruzioni fornite da Horizon Hobby LLC. Questo manuale contiene istruzioni relative a sicurezza, utilizzo e manutenzione del prodotto. È fondamentale leggere e seguire tutte le istruzioni e le avvertenze nel manuale prima di montare, mettere a punto o usare il prodotto, al fine di usarlo correttamente e di evitare danni o lesioni gravi.

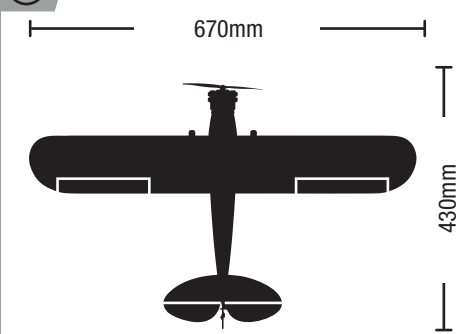
Almeno 14 anni. Non è un giocattolo.

Precauzioni per la sicurezza e avvertimenti

- Tenere sempre una debita distanza di sicurezza in tutte le direzioni intorno al modello per evitare incidenti e lesioni. Questo modello è controllato da un segnale radio soggetto a interferenze da parte di molte fonti esterne che potrebbero causare momentanee perdite di controllo.
- Utilizzare sempre il modello in spazi aperti lontano da veicoli, traffico e gente.
- Seguire sempre attentamente le indicazioni e le avvertenze sia di questo che di altre apparecchiature accessorie (caricabatterie, batterie ricaricabili, ecc.).
- Tenere sempre i componenti chimici, le parti di piccole dimensioni e tutto quello che è elettrico, lontano dalla portata dei bambini.
- Evitare l'esposizione all'acqua di tutte le apparecchiature non particolarmente protette. Anche l'umidità danneggia i componenti elettronici.

- Non mettere in bocca parti del modello perché potrebbe causare lesioni gravi o anche la morte.
- Non utilizzare il modello con le batterie del trasmettitore quasi scariche.
- Tenere sempre l'aereo in vista e sotto controllo.
- Usare sempre batterie completamente cariche.
- Tenere sempre il trasmettitore acceso quando l'aereo è alimentato.
- Staccare sempre le batterie prima dello smontaggio.
- Tenere sempre pulite le parti mobili.
- Mantenere asciutte tutte le parti del modello.
- Lasciare che alcune parti si raffreddino prima di toccarle.
- Staccare sempre le batterie dopo l'uso.
- Accertarsi che il failsafe sia programmato correttamente prima di andare in volo.
- Non utilizzare l'aereo con i cablaggi danneggiati.
- Non toccare le parti mobili.

Caratteristiche



Superficie: 646 qcm

102g

Elenco componenti

Installati

- Motore :** BL180 Brushless Outrunner, 2500Kv
- Ricevente :** DSM2 6 canali Ultra Micro AS3X BL-ESC
- Servi :** (2) Servi lineari a corsa lunga 2,3 grammi

Necessari per completare

- Batteria consigliata:** 200mAh 2S 7,4V 30C Li-Po, 26AWG
- Carica batteria consigliato:** Celecra 2S 7,4V DC Li-Po
- Trasmettitore consigliato:** Spektrum DSM2/DSMX a piena portata con riduttori di corsa (DX4e e superiori)

Ricambi

Codice	Descrizione
EFLU3401	Fusoliera verniciata: UMX J-3 B
EFLU3402	Ala con montanti: UMX J-3 B
EFLU3403	Coda completa: UMX J-3 B
EFLU3404	Set carrello atterraggio: UMX J-3 B
EFLU3405	Set parti in plastica: UMX J-3 B
EFLU3406	Set aste comandi: UMX J-3 B
EFLU3407	Foglio adesivi: UMX J-3 B
SPMSA2030L	Servi lineari a corsa lunga 2,3 grammi
EFLUP575225	Elica 5,75x2,25 Electric: UMX Yak 54
EFLU4067	Adattatore elica: UMX Beast
EFLUM180BL2	Motore 180 Brushless Outrunner 2500KV
EFLU4864	Ricevente DSM2 6 Ch Ultra Micro AS3X BL ESC

Parti opzionali e accessori

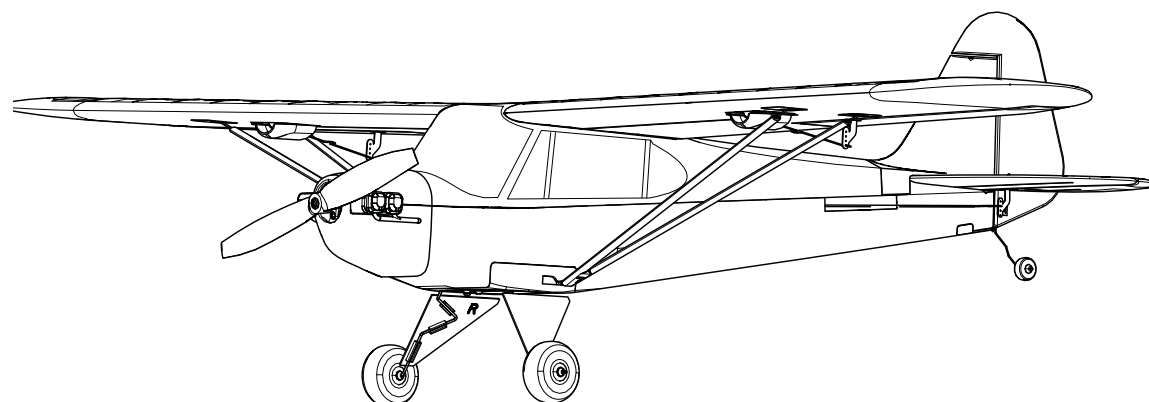
Codice	Descrizione
PKZ1039	Set fascette a strappo (5): Ultra Micros
EFLUA1190	Set galleggianti con accessori
SPMA3060	Interfaccia USB: UM AS3X Programmer
EFLUC1007	Caricatore LiPo Celecra 2S 7.4V DC
EFLC1105	Caricatore c/bilanciamento 1S-2S AC/DC Li-Po
EFLUC1008	Cavetto alimentazione per per EFLUC1007
EFLB2002S30	200mAh 2S 7,4V DC LiPo, 26AWG
EFLB2802S30	280mAh 2S 7,4V DC LiPo, 26AWG
EFLA700UM	Adattatore spina carica: EFL
EFLA7001UM	Adattatore spina carica: Thunder Power
EFLU4068	Adattatore cablaggio: UMX Beast
SPM6825	Inversore per servo ultra micro lineare
EFLC4000/UK/AU/EU	Alimentatore AC a 12V DC, 1,5A (secondo la regione di vendita)
	Trasmettitore DX6 DSMX 6-canali
	Trasmettitore DX7 DSMX 7-canali
	Trasmettitore DX9 DSMX 9-canali
	Trasmettitore DX18 DSMX

Guida alla risoluzione dei problemi

Problema	Possibile causa	Soluzione
AS3X		
Le superfici di controllo non sono centrate mentre i comandi della trasmissionte lo sono	Le superfici di controllo potrebbero non essere state centrate in fabbrica L'aereo è stato mosso dopo aver collegato la batteria di bordo e prima che i sensori si fossero inizializzati	Centrare meccanicamente le superfici di controllo agendo sulle piegature a U delle aste di comando Scollegare e ricollegare la batteria di bordo mantenendo l'aereo fermo per 5 secondi
Il modello vola in modo incoerente da un volo all'altro	L'aereo non è rimasto immobile per 5 secondi dopo aver collegato la batteria I trim sono posizionati troppo lontano dal punto neutro	Dopo aver collegato la batteria tenere l'aereo immobile per 5 secondi Portare i trim al punto neutro e centrare meccanicamente le superfici di controllo
I controlli oscillano in volo (il modello si muove in modo scomposto)	L'elica sbilanciata causa eccessive vibrazioni La vite dell'elica è allentata e causa vibrazioni	Smontare l'elica e bilanciarla oppure sostituirla se fosse danneggiata Stringere la vite dell'elica

HORIZON
H O B B Y
Eflite
ADVANCING ELECTRIC FLIGHT

UMX™ J-3 Cub



Manuale di Istruzioni

Per registrare il prodotto online, visitare il sito www.e-fliterc.com

AS3X

Bind-N-Fly
BASIC

Risoluzione dei problemi

Problema	Possibile causa	Soluzione
L'aereo non risponde al comando motore ma risponde agli altri comandi	Stick motore e/o il suo trim posizionati troppo in alto	Reimpostare i comandi con lo stick motore e il suo trim posizionati completamente in basso
	Il canale del motore è invertito	Invertire il canale del motore sulla trasmissionte
	Motore scollegato dalla ricevente	Aprire la fusoliera e accertarsi che il motore sia collegato alla ricevente
Elica rumorosa o vibrazioni eccessive	Elica, ogiva o motore danneggiati	Sostituire le parti danneggiate
	La vite dell'elica è allentata	Stringere la vite dell'elica
	L'elica è sbilanciata	Smontare l'elica e bilanciarla oppure sostituirla con una bilanciata
Tempo di volo ridotto o aereo sottopotenziato	Batteria di bordo quasi scarica	Ricaricare completamente la batteria di bordo
	Elica installata al contrario	Installare l'elica con i numeri rivolti in avanti
	Batteria di bordo danneggiata	Sostituire la batteria di bordo seguendo le istruzioni
	Temperatura ambiente troppo bassa	Accertarsi che la batteria sia stata riscaldata prima dell'uso
Il LED sulla ricevente lampeggia e l'aereo non si connette alla trasmissionte (durante la connessione)	La capacità della batteria non è adatta alle condizioni di volo	Sostituire la batteria o usarne una con maggior capacità
	Trasmissionte troppo vicina all'aereo durante la procedura di connessione	Spegnerne la trasmissionte e spostarla a maggiore distanza dall'aereo, scollegando e ricollegando la batteria di bordo e seguendo le istruzioni per la connessione (binding)
	Il tasto o il pulsante (bind) per la connessione non è stato mantenuto premuto abbastanza a lungo durante la procedura di connessione	Spegnerne la trasmissionte e ripetere la procedura di connessione. Tenere premuto il tasto sulla trasmissionte finché la ricevente non conferma la connessione
	L'aereo o la trasmissionte sono troppo vicini a grossi oggetti metallici, sorgenti wifi o un'altra trasmissionte	Spostare trasmissionte e aereo in un'altra posizione e ripetere la procedura di connessione
Il LED sulla ricevente lampeggia rapidamente e l'aereo non risponde alla trasmissionte (dopo la connessione)	Non sono trascorsi 5 secondi dall'accensione della trasmissionte al collegamento della batteria di bordo all'aereo	Lasciando la trasmissionte accesa, scollegare e ricollegare la batteria di bordo
	L'aereo è connesso con una memoria di modello diversa (solo radio con ModelMatch)	Scegliere la memoria corretta sulla trasmissionte poi scollegare e ricollegare la batteria di bordo all'aereo
	La carica della batteria trasmissionte/ricevente è troppo bassa	Sostituire/ricaricare le batterie
	La trasmissionte potrebbe essere connessa ad un altro modello (o con protocollo DSM diverso)	Scegliere la trasmissionte giusta o fare la connessione con un'altra
Le superfici di controllo non si muovono	L'aereo o la trasmissionte sono troppo vicini a grossi oggetti metallici, sorgenti wifi o un'altra trasmissionte	Spostare trasmissionte e aereo in un'altra posizione e ripetere la procedura di connessione
	Parti mobili, squadrette, aste comando o servi danneggiati	Sostituire o riparare le parti danneggiate e regolare i comandi
	Cablaggi danneggiati o collegamenti allentati	Eseguire un controllo dei cablaggi e dei collegamenti, poi collegare o sostituire secondo necessità
Comandi invertiti	Batteria di bordo quasi scarica	Ricaricare completamente la batteria di bordo
	Le aste di comando non si muovono liberamente	Verificare la scorrevolezza delle aste di comando
Il motore perde potenza	Impostazioni sbagliate sulla trasmissionte	Sistemare opportunamente le impostazioni
La potenza del motore diminuisce e aumenta repentinamente, si ha quindi una perdita di potenza	Motore o componenti dell'alimentazione danneggiati	Verificare il motore e la sua alimentazione per trovare i danni (sostituire secondo necessità)
Il motore/ESC non è armato dopo l'atterraggio	La tensione della batteria è inferiore alla soglia della funzione LVC sulla ricevente/ESC	Ricaricare la batteria o sostituirla se non è più valida
Il servo si blocca alla massima corsa	La protezione da sovracorrente (OCP) arresta il motore quando lo stick motore sulla trasmissionte è posizionato troppo in alto e l'elica non può girare	Abbassare completamente il comando motore e il suo trim per riarmare l'ESC
	Il valore di regolazione della corsa è impostato su un valore superiore al 100%, saturando il servo	Impostare la regolazione della corsa su un valore pari a 100% o inferiore e/o impostare i trim secondari su Zero e regolare meccanicamente i leveraggi