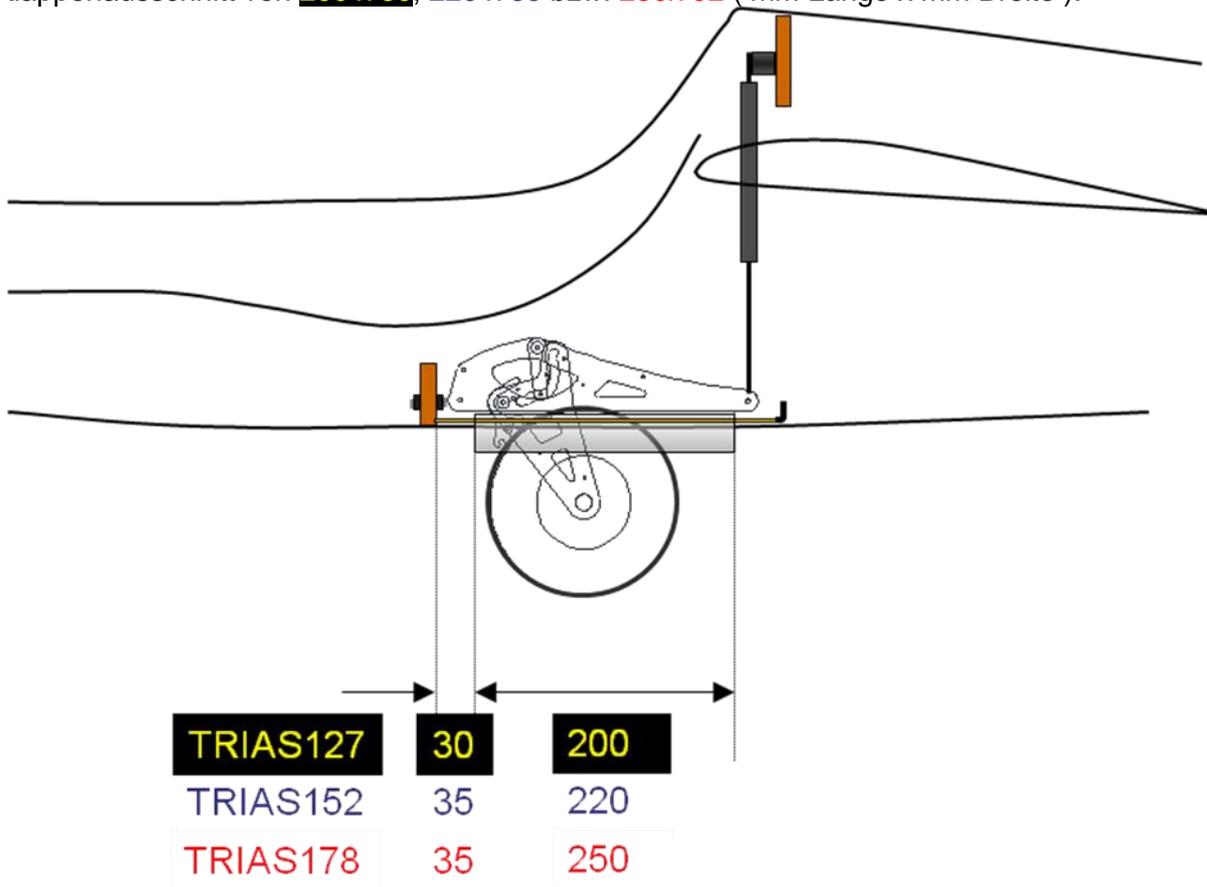




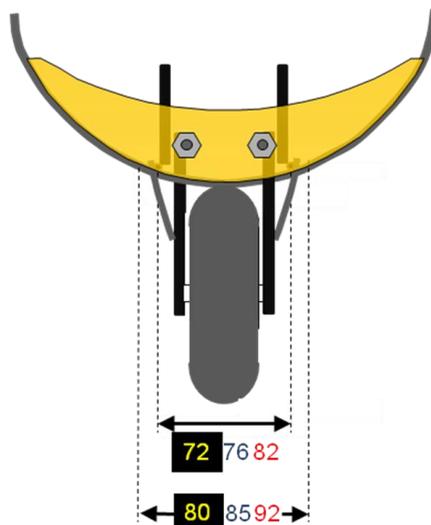
TRIAS Einbau- und Bedienungsanleitung

Einbau TRIAS mit dem **127mm**, 152mm bzw. 178mm Rad

Ermitteln sie zunächst die richtige Einbaulage des TRIAS. In der Landstellung (siehe Grafik 1) sollte das Rad an der Scaleposition des manntragenden Originals stehen. Die Radachse sollte hierbei ca. 6 - 8 cm vor dem Schwerpunkt des Seglers liegen. Merken Sie sich die Position des TRIAS Gestells und markieren sie gemäß einen Klappenausschnitt von **200 x 80**, 220 x 85 bzw. **250 x 92** (mm Länge x mm Breite).



Grafik 1: TRIAS in der Landeposition mit Dämpfung nach hinten.



Grafik 2: TRIAS in der Vorderansicht.

Das Ausschneiden der Klappen erfolgt mit einer Oszillosäge mit 0,5 mm Schnittbreite. Die Schanierröhrchen aus Messing (Innendurchmesser 2,2 mm) werden parallel in einem Abstand von 72, 76 bzw 82 mm mit Epoxy-Glasfaser angebracht (siehe Grafik 3). Ein Stahldraht von 2 mm Durchmesser dient als Schanierdraht. Die Rumpfföffnung erhält einen Klappenanschlag und die Rumpfklappeneinen kleinen Haken zur Aufnahme einer Feder oder Gummiband. Der Einbau muss gedämpft erfolgen. Die Dämpfung muss über eine Gasdruckfeder nach hinten umgesetzt werden. In dem 12 mm dicken vorderen Spant werden die beiden Schrauben verankert. Bei der Dämpfung nach oben empfiehlt sich die Verwendung eines Gummipuffers. Der Gummipuffer sorgt prinzipiell für mehr Dämpfung in Lastbereichen bei denen die Gasdruckfeder noch nicht anspricht.

Stärke der Gasdruckfeder

Bei Dämpfung nach hinten: Wählen Sie die Stärke der hinteren Gasdruckfeder nach folgender Faustformel:

Federkraft (N) = Modellgewicht in kg x 10

Es werden auf der Website dr-martin-thoma.com verschiedene Gasdruckfedern mit einer Gesamtlänge von 185 mm bis 305 mm angeboten, die einen Dämpfungsweg von 60 mm bis 120 mm aufweisen.

Bedienung

Das TRIAS wird über einen 3-Stufen-Schalter an der Fernsteuerung bedient. Hierzu müssen die drei Aktuatorpositionen exakt programmiert werden.

Beginnen sie bei der Programmierung der 3 Stufen Ausgangssignalen mit den Werten: **-50% / 0% / +50%**.

Damit verhindern sie, dass der Aktuator über die Bewegungsgrenzen hinaus belastet wird. Danach langsam an die richtigen Werte anpassen indem man sich langsam an die Bewegungsgrenzen annähert.

Der Aktuator ist sehr kraftvoll, daher muss man sich sehr vorsichtig an die Bewegungsgrenzen des Langlochs.

1. In der eingefahrenen Stellung muss der Drehhebel am Ende des Langlochs stehen. (3-Stufen-Schalter oben).
2. In der Landeposition muss die Drehhebel Markierung genau auf die Markierung auf der TRIAS Radschwinge zeigen (siehe Bild 3 unten -gelber Pfeil). Nur in dieser Stellung ist die Landeposition des TRIAS arretiert! (3-Stufen-Schalter mitte). Dies ist wichtig, da sonst der Servo bei der Landung beschädigt wird.



Bild 3: TRIAS in der Landestellung

3. In der Startposition muss der Drehhebel am anderen Ende des Langlochs stehen. (3-Stufen-Schalter unten).

Nach der Landung (3-Stufen-Schalter in der Stellung mitte) sollte, bevor ein erneuter KTW Start erfolgt, der Flieger kurz angehoben werden und dann das Rad in die Startposition (3-Stufen-Schalter Stellung unten) gefahren werden. Das Anheben ist unbedingt erforderlich, da der Aktuator/Servo diese Bewegung nicht durchführen kann, wenn das Gewicht des Seglers auf dem Fahrwerk lastet.

Lösen sie immer die Radbremse bevor sie den Aktuator betätigen. Die M3 Verbindungsstange für die Bremse darf in keiner Position kollidieren mit dem Drehhebel.