

Das mittels Druckluft betätigte Einziehfahrwerke arbeiten nach folgendem Prinzip: mit einem Kompressor oder Luftpumpe (auf dem Flugfeld 12 V-Kompressor – im KFZ-Zubehörhandel erhältlich) wird der Lufttank über das Betankventil mit ca. 5 - max. 7 Bar befüllt. Die Luft wird über mechanisch von Servo zu betätigenden (Packungsinhalt), oder digital/elektronischen Ventilen, Best.-Nr. 5171, geregelt, d. h. das Fahrwerk wird mit Druckluft eingefahren und verriegelt, mit Federkraft entriegelt, ausgefahren und wieder verriegelt. Dies hat den Vorteil, dass die Fahrwerksmechanik bei Druckverlust auf jeden Fall ausfährt und im ausgefahrenen Zustand verriegelt ist.

Die Bremsen werden ebenfalls mit Druckluft, über Ventile, wie das Einziehfahrwerk, betätigt – beim Bremsvorgang wird eine Druckplatte gegen die Radfelge gepresst, wobei Bremskraft/Reibung entsteht und so die Raddrehung mindert und bremst. Sobald die Bremsen drucklos sind, ist ein Drehen der Räder möglich.

Montageanleitung

Beachten Sie unsere bebilderte Montageanleitung/Konfektionieranleitung (Bild 1) des Schlauchsystems genau, die den betriebssicheren Einsatz, anschaulich erklärt. Beim Ablängen der Schläuche unbedingt darauf achten, dass alle Schläuche geradlinig abgeschnitten werden (mit scharfem Messer) und die Schlauchenden beim Einfügen in die Steckverbinder ganz, bis zum Anschlag, eingesteckt werden. (Schläuche nicht mit Schere oder Seitenschneider kürzen, dadurch entstehen keine geraden Durchtrennungen und somit kann unter Umständen im Schlauchsystem Luft/Leckluft entweichen!). Für eine einwandfreie Funktion des Gesamtsystems ist es sehr wichtig, dass der Antrieb für die mechanischen Steuerventile ordnungsgemäß durchgeführt wird: der Arbeitsweg des Steuerkolbens der Ventile sollte durch einen Stahldraht von max. 1 – 1,5 mm angelenkt werden, der den Schieber im Ventil mit zwei Stellringen Best.-Nr. 56.0 bewegt, wodurch durch verschieben der Stellringe sich der Arbeitsweg durch sogenanntes „totes Spiel“ einstellen lässt. (Stiftschrauben in den Stellringen mit UHU Schraubensicherungslack Best.-Nr. 952 sichern). Es ist empfehlenswert, die servoseitige Anlenkung mit dem Kugelkopf Best.-Nr. 3592 auszuführen (Bild 2).

Auch ist es möglich, in die Bohrung des Steuerkolben des mechanischen Ventils ein Alu-Ruderhorn Best.-Nr. 1035.3 mit UHU plus endfest 300 einzukleben (Bild 2), den Schieber dann mit Gabelkopf oder abgekröpftem Stahldraht zu betätigen, dann den optimalen Weg über Programmierung der Servowege einstellen. Auch ist es von Vorteil, wenn bei dieser Anlenkungsvariante im Gestänge etwas Spiel vorhanden ist.

Die in der Arbeitspackung mitgelieferten mechanischen Ventile sind absolut dicht, trotzdem lassen sich der mechanisch zu betätigende Schieber durch minimale Kraft bewegen. Servos der Größe wie C 261, Best.-Nr. 5125 oder Pico Servo C 1081, Best.-Nr. 5118, reichen aus. (Anordnungs- und Aufbauvorschlag bildlich dargestellt!)

Bei Verwendung von digitalen Ventilen Best.-Nr. 5171 ersparen Sie sich aufwendige Einbau- und Einstellarbeiten – es entfallen aufwendige Anlenkungen und Abstimmungen, wovon ein optimal arbeitendes Fahrwerkssystem, abhängig ist.

Das lenkbare Bugfahrwerk sollte mit Servo ab mindestens 4 kg Stellkraft über zwei Fesselfluglitzen Best.-Nr. 189 oder dementsprechend stabilen Nylonschnüren (nicht in der Packung enthalten) angesteuert werden (Bild 4/4a).

Die Fahrwerksmechaniken werden im Modell in die dafür vorgesehenen Aussparungen, meist Sperrholzspanen, mit den Spax-Schrauben Ø4x20 befestigt. Es ist empfehlenswert, Kernlöcher für die Schrauben mit Ø 2,3 vorzubohren, um die Sperrholzaufnahmen im Gefüge nicht zu spreizen!

Hinweise

Bei Modellen mit höherem Abfluggewicht ist es empfehlenswert, die mitgelieferten Moosgummiringe als Einlage in die Reifen einzusetzen – Rad abschrauben, sechs Inbusschrauben in Felge lösen, Reifen abziehen, Einlage einbringen, in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen.

Bevor das Fahrwerk das erste Mal pneumatisch betätigt wird – Fahrwerkszylinder und Schieber des mechanischen Ventils mit Silikonöl, Best.-Nr. 206 schmieren (bei Fahrwerkszylinder ein paar Tropfen in Anschlussnippel für Druckschlauch). Auch ist es sinnvoll, ein paar Tropfen vom Öl in den Drucklufttank einzugeben, weil dann primär mit der Luft und entstehendem Ölnebel, bewegliche Schieber und Druckluftzylinder zwangsläufig mitgeschmiert werden.

Beachten Sie, dass die Schläuche beim Einbau nicht abgeknickt werden, dass beim Betätigen/Einfahren der Mechanik/Fahrwerksbeine, insbesondere die Brems-schläuche, nicht geknickt werden – auch sich die Fahrwerksbeine nicht mit anderen Schläuchen verfangen, wodurch ein sicheres, regelmäßiges Ausfahren/Verriegeln der Fahrwerksmechaniken nicht gewährleistet wird.

Während des Betriebs von Zeit zu Zeit etwas Silikonöl, Best.-Nr. 206 ins Komplett-Schlauchsystem einbringen (geht am Besten beim Befüllen des Druckluftbehälters durch Eingabe von Silikonöl in den Kompressorschlauch oder direkt in Lufttank).

Es ist **nicht** empfehlenswert, den Klappmechanismus, Teleskopfederbeine und Räder schon beim Bau des Modells zu schmieren/einzufetten, weil sich dadurch Staub und Schmutz, der beim bearbeiten der Modellteile entsteht, festsetzt. Nach der Fertigstellung der Einbauarbeiten, spätestens vor dem ersten Gebrauch des Modells beim Fliegen müssen alle sich bewegenden Teile mit Silikonöl Best.-Nr. 206 geschmiert werden (Klappmechanismus, Teleskopfederbeine und hauptsächlich die Radachsen!).

Gelegentlich oder auch insbesondere nach Außenlandungen muss das Fahrwerkssystem, insbesondere Teleskopfederbeine und Bremsen, gereinigt und überprüft werden. Es ist empfehlenswert, die Teleskopbeine/Räder und Bremsen zu demontieren, reinigen und neu zu schmieren – anschließend mehrere Funktionskontrollen durchführen.

Packungsinhalt

- 2 Hauptfahrwerksmechaniken mit Federbeinen, Rädern und Bremsen, fertig konfektioniert
- 1 Bugfahrwerksmechanik, lenkbar mit Federbein und Rad, fertig konfektioniert
- 2 mechanische Ventile
- 1 Druckluftbehälter
- 1 Befüllstutzen
- 2 Vier-Wege-Verbinder, Ø 4 mm
- 1 Drei-Wege-Verbinder, Ø 4 mm
- 2 Reduzierungen 4/3 mm (von Bremsschlauch auf Drei-Wege-Verbinder)
- 1 Druckluftschlauch Ø 4 mm
- 1 Bremsschlauch, Ø 3 mm
- 12 Spax-Schrauben, 20xØ4
- 2 Moosgummi-Reifeneinlagen für Hauptfahrwerk
- 1 Anleitung

Die in der Packung mitgelieferten Steckverbinder sind ausreichend zum in Gang setzen des Fahrwerks- und Bremssystems! Die Steckverbinder der Fahrwerks-/Bremsenheiten, Ventile sind mit den Schläuchen/Verbindern aus unserem Turbinenbereich kompatibel!

Zubehör (nicht in der Packung enthalten)

- Schlauchset, Best.-Nr. 6800.6
(druckfester Schlauch (je 5 m Schlauch, Ø 4 mm, Ø 3 mm))
- Schlauchverbinder, Ø 4/4 mm, Best.-Nr. 6800.1
- Schlauchverbinder/Reduzierung 4/3 mm, Best.-Nr. 6800.2
- T-Schlauch-Verbinder 4 mm, Best.-Nr. 6800.8
- Y-Verbinder/Reduzierung Ø 4/3 mm, Best.-Nr. 6800.19
- Winkelsteckverbinder 90°, 4 mm, Best.-Nr. 6800.20
- Schlauchverschluss komplett, 4 mm, Best.-Nr. 6800.7
- Digitales/elektronisches Steuerventil, Best.-Nr. 5171

Alle Zubehörteile, die auf den Bildern 2 bis 5 dargestellt sind, müssen gesondert erworben werden! Sie gehören nicht zum Inhalt der Best.-Nr. 171/172/175/237.

GRAUPNER GmbH & Co. KG D-73230 KIRCHHEIM/TECK GERMANY

Änderungen vorbehalten! Keine Haftung für Druckfehler!

Id.-Nr. 39603

03/2003

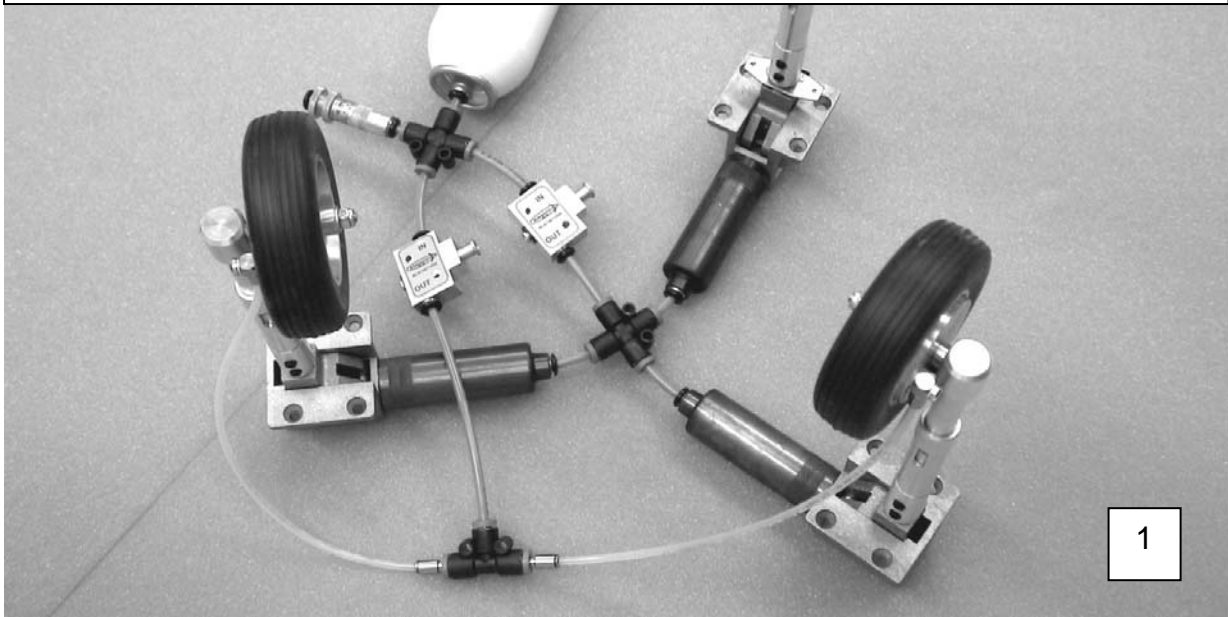
Bild 1: Anschlussschema/Pneumatik

Bild 2: Anlenkungsbeispiele Ventile

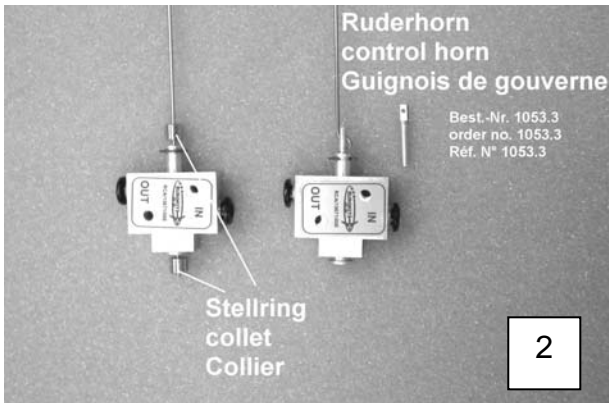
Bild 3/3a: Aufbaubeispiel oder Anordnung der Ventile in der Praxis nach eigenem Ermessen

Bild 4/4a: Einbauvorschlag für die Anlenkung des lenkbaren Bugfahrwerks

Bild 5: Befestigung des Bremsschlauchs mit Klebeband am Federbein



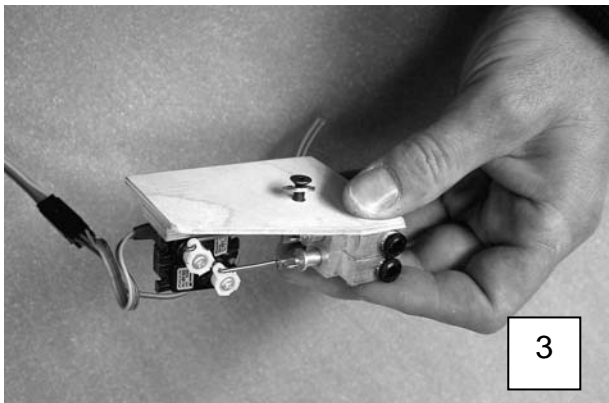
1



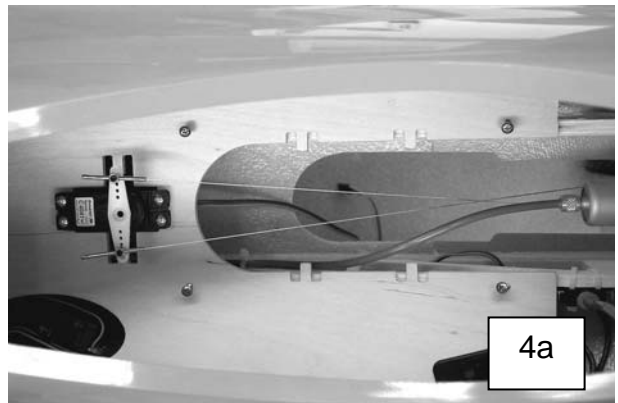
2



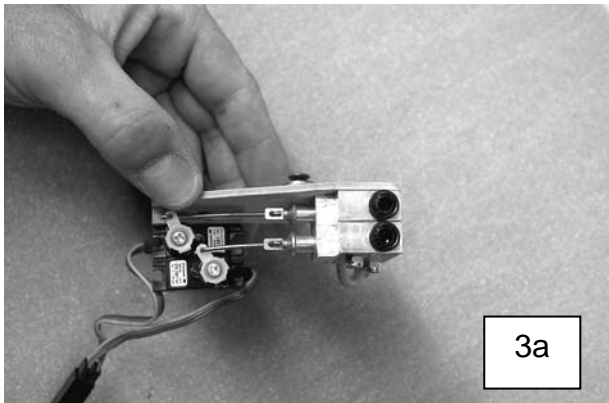
4



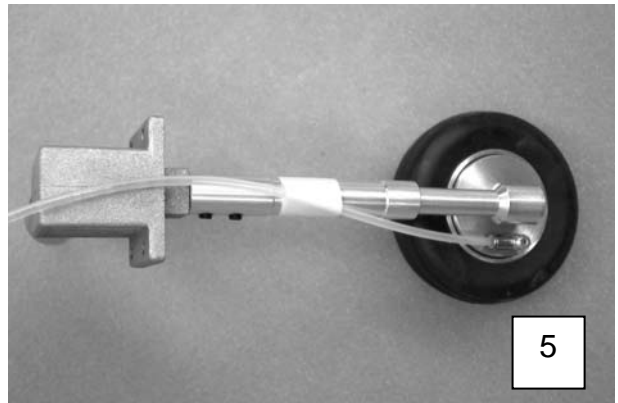
3



4a



3a



5