

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



В тройке лучших:
Курт Тиим

Болид Бернда Шнайдера



Из чемпионов в менеджеры:
карьера Карла Клинга



Картер двигателя



Работа без помех:
выбираем
радиочастоты



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

35

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Датчанин Курт Тиим учился на чертежника и параллельно занимался картингом. Начав карьеру в автогонках довольно поздно, он, тем не менее, сумел войти в тройку самых успешных пилотов DTM.

93-94

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Карл Клинг считается одним из лучших гонщиков 50-х годов. Он сменил на посту руководителя команды Mercedes Альфреда Нойбауэра и стал отличным спортивным менеджером.

119-120

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получили картер мощного двигателя Super Tigre 18, который вы соберете и установите на свой радиоуправляемый AMG Mercedes C-класса DTM 2008. Сегодня мы внимательно изучим устройство картера.

113-114

АВТОМОДЕЛИЗМ. ГОНКИ

В моделизме для дистанционного управления могут использоваться только определенные диапазоны частот, поэтому пилоты обязаны согласовать частоты своих приборов до начала соревнований.

87-88

АВТОМОДЕЛИЗМ. ТЕХНОЛОГИИ

Чтобы держать свой болид под контролем даже на сложном гоночном треке, нужно хорошо представлять устройство и функции прибора радиоуправления.

89-92



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №35, 2011
Еженедельное издание

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.

www.deagostini.ru

Генеральный директор:	Николаос Скилакис
Главный редактор:	Анастасия Жаркова
Финансовый директор:	Наталья Василенко
Коммерческий директор:	Александр Якутов
Менеджер по маркетингу:	Михаил Ткачук
Менеджер по продукту:	Светлана Шугаева

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в России:

☎ 8-800-200-02-01

✉ Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-39396 от 05.04.2010

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине:

☎ 8-800-500-8-400

✉ Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
Украина, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостині»

Свидетельство о государственной регистрации печатного
СМИ Министерства юстиции Украины
КВ №16824-5496P от 15.07.2010 г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО»,
г. Минск, пер. Козлова, д. 7 г, тел.: (017) 297-92-75

✉ Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 249 руб.
Розничная цена: 44,90 грн., 19 900 бел. руб., 990 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличить цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели.

Отпечатано в типографии:
Deaprinting – Officine Grafiche Novara 1901 Spa,
Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 65 000 экз.

ООО «Де Агостини», 2011
ISSN 2218-5410

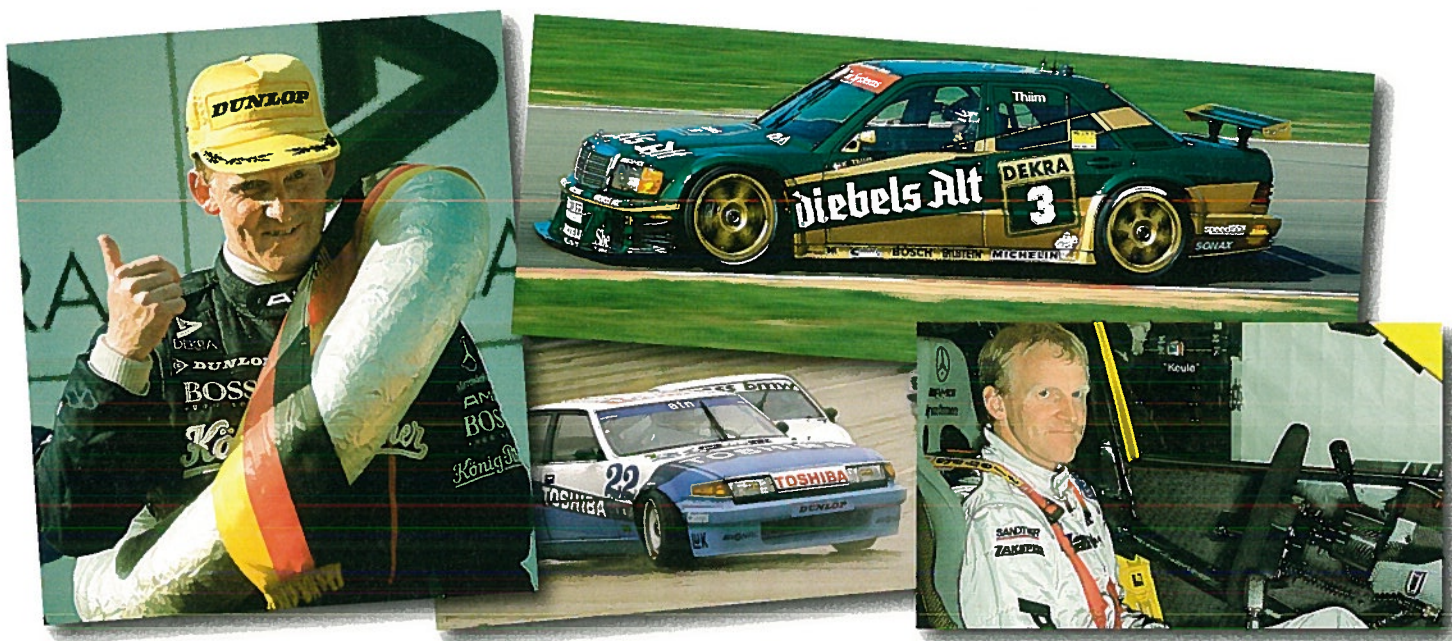
ВНИМАНИЕ! Модель «AMG Mercedes C-класса DTM 2008» не является игрушкой и не предназначена для детей младше 14 лет. Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплекующих деталей данной модели.

Дата выхода в России 02.08.2011

Звезды DTM: Курт Тиим, третий среди лучших

Датчанин Курт Тиим поздно начал свою карьеру в автоспорте, однако это не помешало ему стать одним из самых успешных гонщиков в истории DTM.

В его активе чемпионский титул и звание вице-чемпиона.



Если попросить знатоков автоспорта перечислить трех самых успешных пилотов DTM, первым делом они назовут имена абсолютных лидеров – Бернда Шнайдера и Клауса Людвига. Прежде чем произнести имя третьего пилота, придется немного подумать, но очень скоро ответ будет найден: Курт Тиим. За время своего участия в кузовном чемпионате датчанин одержал 19 побед, набрал 1405 очков и уже в 1986 году, в своем дебютном сезоне в DTM, завоевал чемпионский титул на автомобиле Rover Vitesse.

Болельщиков привлекали не только успехи Тиима, но и его открытый и при

этом по-настоящему бойцовский характер, который особенно ярко проявлялся в дуэлях «колесо к колесу».

После неудачного выступления в 1987 году Тиим оказался не у дел, но уже в середине следующего сезона получил предложение от Mercedes-Benz. Курт Тиим принял приглашение и ни разу об этом не пожалел.

Поздний, но успешный старт

Тиим готовился стать чертежником и поздно начал строить карьеру в го-

Счастливые моменты Курта Тиима. В 1986 году, в своем дебютном сезоне в DTM, Тиим сразу завоевывает чемпионский титул, выступая на автомобиле Rover Vitesse (внизу в центре). После перехода в команду Mercedes-Benz датчанин регулярно одерживает победы, например, в 1990 году на «Бергском льве» в Зольдере (справа), в 1993-м в гонке на аэродроме в Вунсторфе (вверху) или в 1994 году в соревнованиях Mugello-Gold-Cup (слева).

ночном спорте. В 1974 году, в возрасте 16 лет, Курт Тиим впервые принял участие в соревнованиях по картингу и уже на следующий год завоевал титул чемпиона Дании в этом виде спорта.

Однажды выжав до предела педаль газа, он все последующие годы

КУРТ ТИИМ: БИОГРАФИЯ

РОДИЛСЯ: 3 августа 1958 года

МЕСТО РОЖДЕНИЯ: Военс (Дания)

ПЕРВАЯ ГОНКА В ЧЕМПИОНАТЕ DTM:
30 марта 1986 года

ПОСЛЕДНЯЯ ГОНКА В ЧЕМПИОНАТЕ DTM:
13 октября 1996 года

ДОСТИЖЕНИЯ

Чемпион Дании по картингу (1975)

Третье место в датской Формуле
Ford 1600 (1978)

Чемпион Скандинавии в Формуле
Super Vau (1979)

Чемпион немецкой Формулы-3 (1984)

Выступление в 24-часовых гонках
на аэродроме в Дубаи (ОАЭ) на автомобиле
Porsche 997 GT3 Cup за команду Besaplast
Racing Team: третье место в общем зачете
и второе место в классе А6 (2009)

ЧЕМПИОНАТ DTM

Чемпион: 1986

Вице-чемпион: 1992

Третье место: 1990

Очков: 1405

Побед: 19

Поул-позиций: 16

Быстрейших кругов: 13

Через шесть лет после своего первого триумфа в кузовном чемпионате Курт Тиим занял второе место в классификации пилотов DTM после Клауса Людвига.

разрешено выступить в DTM в качестве гостя на автомобиле BMW. В первой же гонке в Айфеле он одержал победу. В середине сезона Тиим заменил Марка Хесселя, которого преследовали неудачи, на автомобиле AMG-Mercedes.

Так у гонщика из Ютландии снова появилась достойная машина. После нескольких удачных выступлений он, наконец-то, завоевывает второе место в кольцевой гонке на трассе Хунгаро.

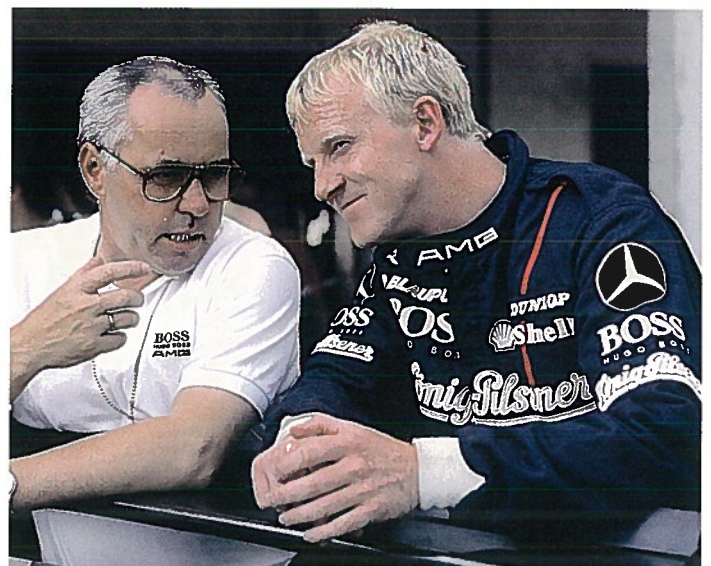
Неудовлетворенные амбиции

В следующие два года Тиим составил великолепный дуэт с Клаусом Людвигом: пять побед в двух сезонах, звание вице-чемпиона 1992 года – Тиим доказал, что он по праву выступает в лучшей команде. Датчанин оставался пилотом заводской команды Mercedes до конца 1996 года, когда он на время покинул чемпионат DTM.

Впоследствии Тиим выступал в германском чемпионате по супертуризму (STW), а позднее – в серии V8 Star.

Норисринг,
26 июня 1989 года.

Двое мужчин,
в значительной
мере определивших
ход истории чемпио-
натов DTM: руко-
водитель команды
AMG-Motorenbau
Ханс-Вернер Ауфрехт
и Курт Тиим увлечен-
но беседуют во время
гонки «200 миль
Нюрнберга».



продолжал упорно двигаться вперед. Тиим выступал в разных формульных классах и в 1984 году стал чемпионом Германии в Формуле-3.

Те, кто полагает, что дальше последовал переход в германский кузовной чемпионат или Формулу-1, будут разочарованы: в 1985 году датчанин не нашел спонсоров и не смог участвовать в гонках.

Однако в 1986-м руководитель команды Rover Фридер Никель все же позвал талантливого гонщика в германский кузовной чемпионат. Тиим отблагодарил его, завоевав чемпионский титул уже в своем дебютном сезоне в DTM: первую победу он одержал в стартовой гонке на трассе в бельгийском Зольдере.

Но на следующий год на него вновь посыпались неудачи. Итоги сезона для датчанина, выступавшего на Alfa Romeo 75, оказались плачевными: 13 стартов и 12 отказов техники.

После того как в 1988 году Фридер Никель отказался от сотрудничества, Тиим поначалу остался без «рабочего инструмента». Однако ему было



Карл Клинг: первый автогонщик, названный спортсменом года

По сравнению со своим коллегой, чемпионом мира аргентинцем Хуаном-Мануэлем Фанхио, Карл Клинг не часто поднимался на верхнюю ступень пьедестала почета. Тем не менее, он входит в число лучших гонщиков 50-х годов. Клинг стал достойным преемником Альфреда Нойбауэра и одним из самых успешных менеджеров автоспорта.

Карл Клинг родился 16 сентября 1910 года в городе Гисен (земля Гессен). Получив диплом инженера-машиностроителя, в возрасте 24 лет он поступает на работу в сервисный отдел Daimler-Benz AG. В 1937 году Клинга направляют в заводскую команду по автокроссу. Это назначение прекрасно сочеталось с его увлечением автоспортом, однако шанс проявить себя в качестве гонщика он получил только после войны.

В 1947 году Клинг выступил в нескольких национальных соревнованиях на автомобилях BMW 328 и Veritas.

Вместе с Карлом Шойфеле, Тони Ульменом, Хансом Ротом и Хельмутом Поленски он входил в команду энтузиастов, принимавших участие в уличных гонках 1930-х годов: если в их распоряжении не оказывалось новых автомобилей, они выступали на моделях прошлых лет. Клинг внес значительный вклад в тюнинг двигателей Veritas (Формула-2). И хотя его выступления за фирму Veritas были всего лишь промежуточным этапом карьеры, они принесли ему большой успех: в 1948-1949 годах гонщик из Гисена завоевал титул чемпиона Германии по автогонкам. В 1950-м он принимал

участие во многих состязаниях в качестве частного пилота: например, в победной 6-часовой гонке на Нюрбургринге, где он сражался на автомобиле Veritas Meteor.

В 1951 году Клинг вернулся в компанию Daimler-Benz AG. В том же году он получил возможность выступить в Гран-при Аргентины на довоенном гоночном болиде W 154.

Карл Клинг в день своего 70-летия. Автомобиль с защитной решеткой перед ветровым стеклом — тот самый Mercedes-Benz 300 SL, на котором в 1952 году он выиграл мексиканское ралли Каррера Панамерикана.





ПОРТРЕТ

КАРЛ КЛИНГ



Ханс Кленк и Карл Клинг (в солнечных очках) у своего 300 SL «крыло чайки», на котором в 1952 году они победили в мексиканском ралли Каррера Панамерикана, обогнав таких сильных соперников, как Ferrari и Lancia. Победа в гонке на выживание длиной 3200 км, продолжавшейся 18 часов и 51 минуту, стала самой значимой в карьере Клинга.

И хотя ему не удалось оказаться в числе первых, возвращение в команду Mercedes состоялось.

Заслуги в автоспорте

В Милле Милья 1952 года Клинг выступал на болиде 300 SL, в том же году на автомобиле с «крылом чайки» он победил в мексиканском ралли Каррера Панамерикана. В 1952-м президент ФРГ Теодор Хойс назвал его лучшим спортсменом года.

Поскольку Daimler-Benz отменил запланированное на 1953 год участие в автогонках, Клинг в течение этого сезона выступал за команду Alfa Romeo. Однако уже через год он снова был зачислен в команду из Унтертюркхайма. Управляя W 196, Клинг занял второе место в Гран-при Франции (после Фанхио) и пятое место в общем рейтинге пилотов 1954-го, а затем и 1955 года. В сентябре 1954-го, опередив Фанхио, он завоевал Гран-при Берлина.

В 1955 году Клинг разделил с аргентинцем второе место в Турист Трофи, а затем и в Милле Милья. Клинг не

только участвовал в гонках, он занимался испытаниями автомобилей, идеально дополняя Рудольфа Уленхаута.

По окончании сезона 1955 года Daimler-Benz ушел из автоспорта. Альфред Нойбауэр был отправлен на пенсию, и Клинг стал его преемником. Под его руководством автомобили со звездой на капоте с 1960 года возобновили участие в туринговых гонках. Он руководил успешными выступлениями в ралли Монте-Карло и Акрополис (1960), в ралли София-Льеж-София (1962-1963), а также в Гран-при Аргентины (1961-1964).

Клинг продолжал участвовать в гонках в качестве пилота. Две последние победы он завоевал в 1959 году в марафонском ралли Mediterranee Le Car и в 1961-м в ралли по Алжиру.

Ханс Лиска запечатлел на рисунке происшествие, которое едва не стоило жизни Клингу и Кленку. Когда гонщики двигались со скоростью 220 км/ч, в ветровое стекло их машины врезался орел-стервятник. Стекло заменили, а для защиты от подобных «нападений» перед стеклом установили металлические планки.

- 1910: родился 16 сентября в Гисене
- 1935: работает инженером сервисной службы в компании Daimler-Benz AG
- 1937: принят в заводскую команду по автокроссу
- 1939: призван на военную службу
- 1947: возвращается в автоспорт, выступает на спортивных моделях BMW прошлых лет
- 1948: чемпион Германии по автогонкам в 2-литровом классе
- 1949: чемпион Германии по автогонкам
- 1950: побеждает в 6-часовой гонке на Нюрбургринге
- 1951: возвращается в Daimler-Benz AG, участвует в Гран-при Аргентины
- 1952: побеждает в мексиканском ралли Панамерикана, назван спортсменом года
- 1954: второе место в Гран-при Франции, победа в Гран-при Берлина
- 1955: второе место (с Фанхио) в гонках Турист Трофи и Милле Милья
- 1956: назначен преемником Альфреда Нойбауэра
- 1961: последняя победа в ралли Алжира
- 2003: скончался 18 марта в возрасте 92 лет

В 1968 году Клинг вышел на пенсию и жил в местечке Гайенхофен на озере Бодензее, где скончался 18 марта 2003 года.



Картер двигателя

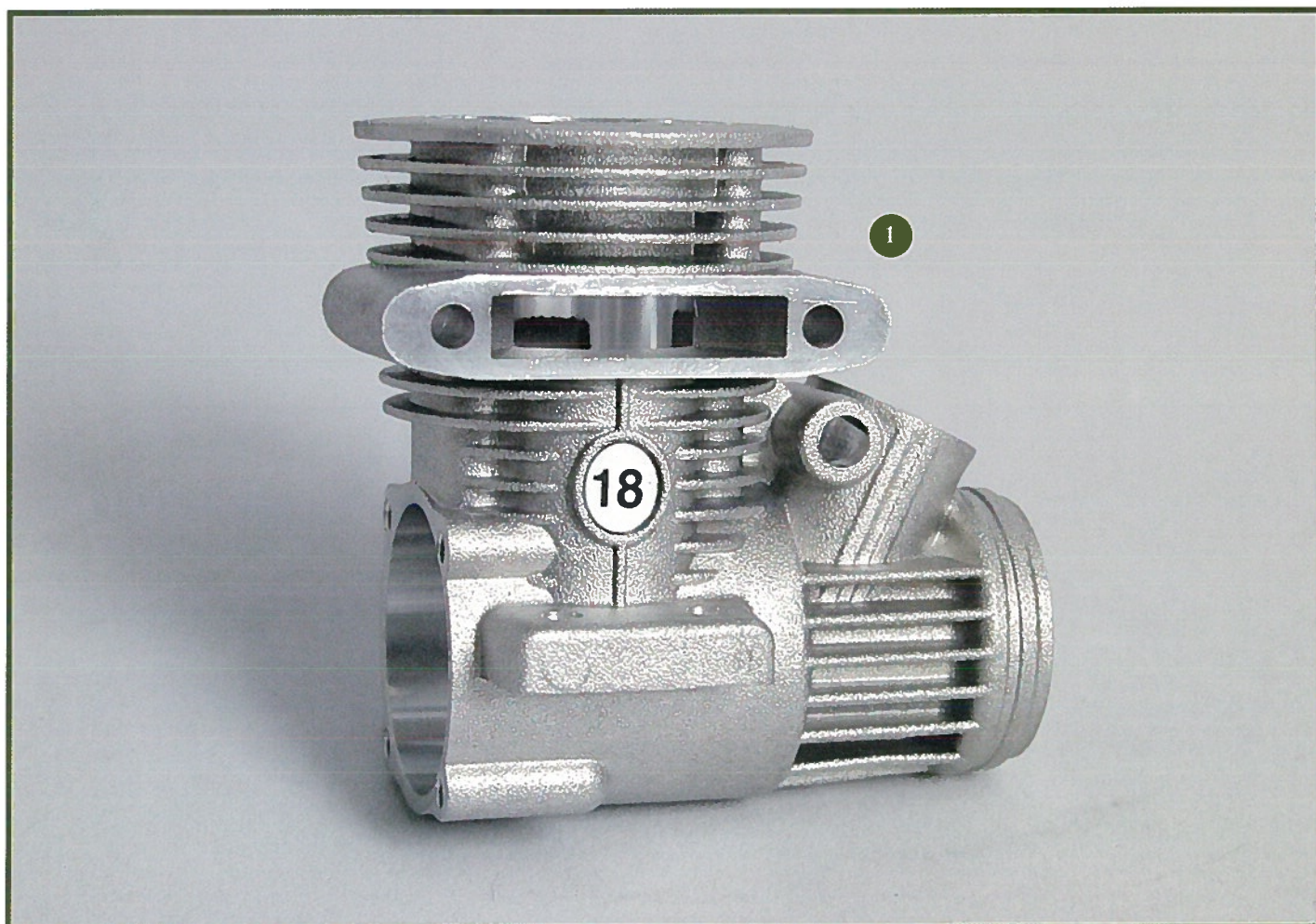
К этому выпуску прилагается картер мощного двигателя Super Tigre 18, который вы соберете и установите на свой радиоуправляемый AMG Mercedes C-класса DTM 2008.

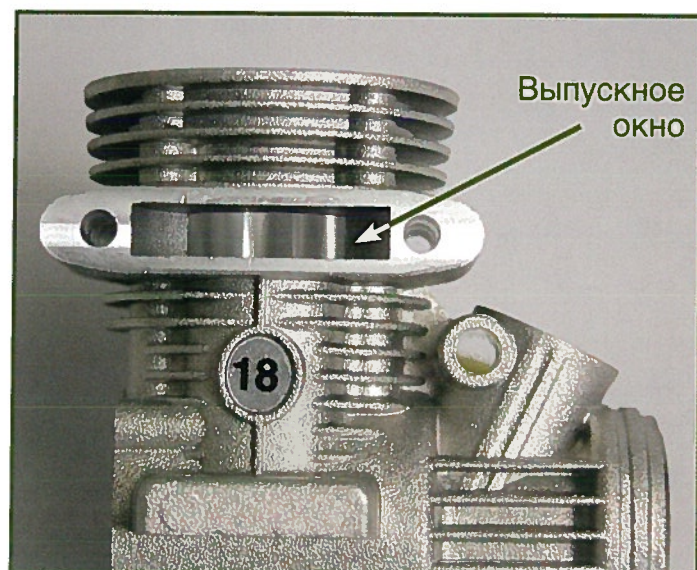
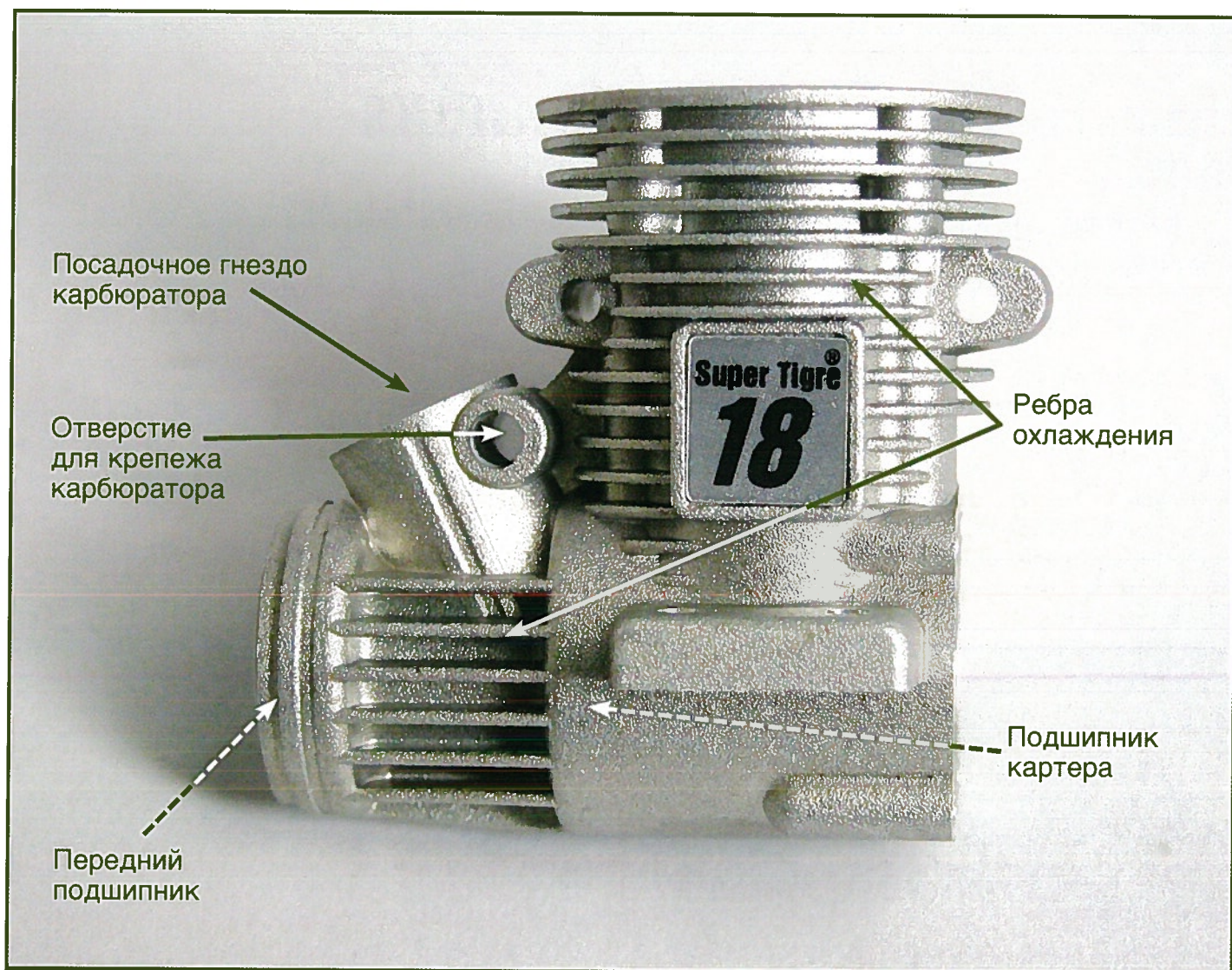
С № 35 вы получили первую и самую внушительную часть двигателя – цельный металлический картер. Это сложная и интересная деталь.

На следующем развороте вы найдете три фотографии, на которых стрелками и цветом показаны основные

элементы картера. Советуем подробно изучить картер, поскольку двигатель является одной из самых важных, сложных и уязвимых деталей вашей радиоуправляемой гоночной модели. Любую работу с элементами двигателя следует выполнять на чистой и ровной поверхности.

1 Картер





Работа без помех: использование радиочастот в соревнованиях радиоуправляемых моделей машин

Команды пилота радиоуправляемого автомобиля передаются в выделенных диапазонах частот – 27 МГц, 40 МГц и 2,4 ГГц. Во избежание помех пилоты обязаны согласовать частоты своих приборов до начала соревнований.

Разнообразные системы, например, радио- и телепередатчики, радиостанции, системы дистанционного управления и т.д., используют радиосигнал для передачи информации. Сигнал передается с помощью электромагнитных волн: они генерируются передатчиком и затем транслируются с помощью антенны.

Приемник, или «ресивер», принимает сигнал и преобразует его в электрический импульс, который по кабелю направляется на динамик или на сервомашинку.

Во избежание помех передача сигнала осуществляется в определенном диапазоне частот. В моделизме для дистанционного управления могут использоваться только следующие диапазоны: 27 МГц, 40 МГц и 2,4 ГГц.

Кварцы в моделизме

Поскольку в этих диапазонах частот работает большое количество

приемников и передатчиков, двум парным устройствам должна быть выделена одна частота (в таблице на стр. 88 приведен перечень радиочастот, предназначенных для модельного спорта).

Для этой цели используют два кварцевых резонатора. Речь идет об

При использовании нескольких приборов радиоуправления, работающих на одной частоте, возможно возникновение помех.



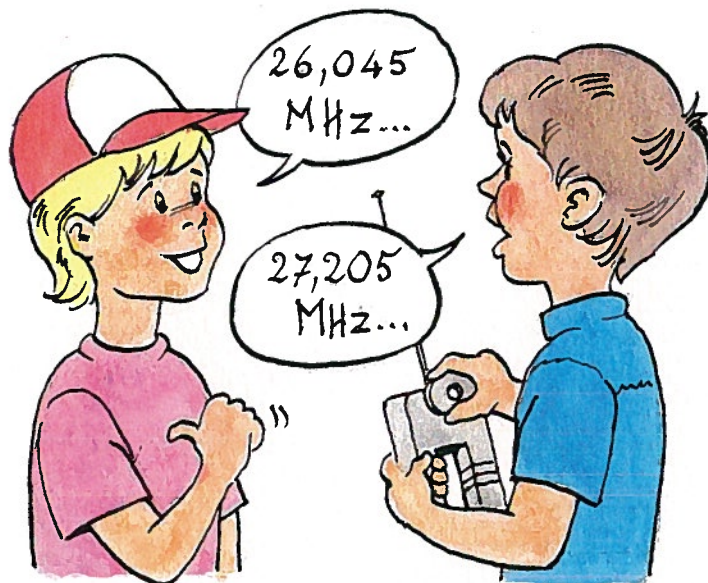
Диапазон 27 МГц	
Канал	Частота
4	26,995
5	27,005
6	27,015
7	27,025
8	27,035
9	27,045
10	27,055
11	27,065
12	27,075
13	27,085
14	27,095
15	27,105
16	27,115
17	27,125
18	27,135
19	27,145
20	27,155
21	27,165
22	27,175
23	27,185
24	27,195
25	27,205
26	27,215
27	27,225
28	27,235
29	27,245
30	27,255

Диапазон 40 МГц	
Канал	Частота
50	40,665
51	40,675
52	40,685
53	40,695

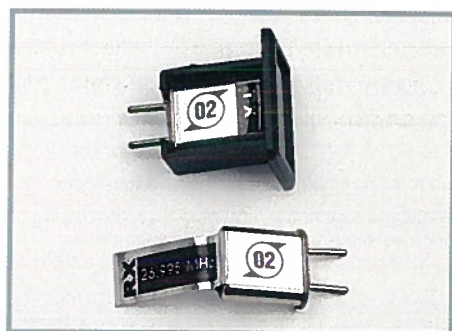
Диапазон 28 МГц	
Частота	
28,0 – 28,2	

нований необходимо подойти к организатору. У него находится журнал, в который все пилоты радиоуправляемых моделей заносят свои частоты. Если частота уже занята, на ней не может работать другой прибор радиуправления.

Перед включением дистанционного радиуправления пилоты должны согласовать между собой использование частот.



Заменяв пару кварцев, можно изменить рабочую частоту прибора радиуправления. Кварц TX устанавливается в передатчик, а кварц RX – в приемник.



искусственно выращенных кристаллах, совершающих колебания на одной частоте. Это позволяет кварцам, установленным в приемник и передатчик, реагировать друг на друга.

Кварцы для передатчика (TX) и приемника (RX) радиоуправляемых моделей продаются в специализированных магазинах.

Перед стартом договоритесь!

Поскольку число частот, имеющих в распоряжении пилотов, ограни-

чено, легко может случиться так, что на треке окажутся два пилота с приборами радиуправления, работающими на одной частоте.

Это приводит к возникновению интерференции и помехам при передаче сигнала. В результате модели, принимающие сигналы той же частоты, не смогут четко реагировать на направляемые им команды со «своего» передатчика.

Во избежание аварий перед включением радиуправления необходимо согласовать использование радиочастот с другими пилотами.

Когда на треке немного пилотов, достаточно громко сообщить свой номер канала перед включением прибора радиуправления. Перед началом сорев-

Для изменения частоты необходимо использовать другую пару кварцев.

Особый случай – диапазон 2,4 ГГц

Системы радиуправления последнего поколения работают в диапазоне 2,4 ГГц, который делится на 80 каналов. Приемник и передатчик сконструированы таким образом, что в процессе работы происходит автоматический выбор частоты. Это позволяет исключить наложение сигналов, знакомое по другим диапазонам частот, и пилотам не приходится договариваться между собой.

Компоненты и функции системы радиуправления гоночного болида Mercedes DTM

Тот, кто хорошо знает устройство и характер работы прибора радиуправления, сможет держать свой болид под контролем даже на сложном гоночном треке. Поэтому перед первым пуском модели мы рекомендуем внимательно изучить все функции системы радиуправления.

Для управления автомоделью можно использовать любую двухканальную аппаратуру радиуправления. Сегодня мы познакомимся с прибором, органы управления которого позволяют точно направлять модель и дают возможность оптимально подготовить ее к условиям любой трассы.

Форма и устройство

В пультах дистанционного управления, которые находят применение прежде всего в автомоделлизме, для управления моделью и совершения маневров используются два рычага. Наш прибор, в отличие от подобных пультов, имеет форму пистолета со стволом, курком и рукояткой.

Системы дистанционного управления такого типа подходят в первую очередь для управления моделями авто-

Благодаря специфической форме такие приборы радиуправления, как правило, называются пистолетами.



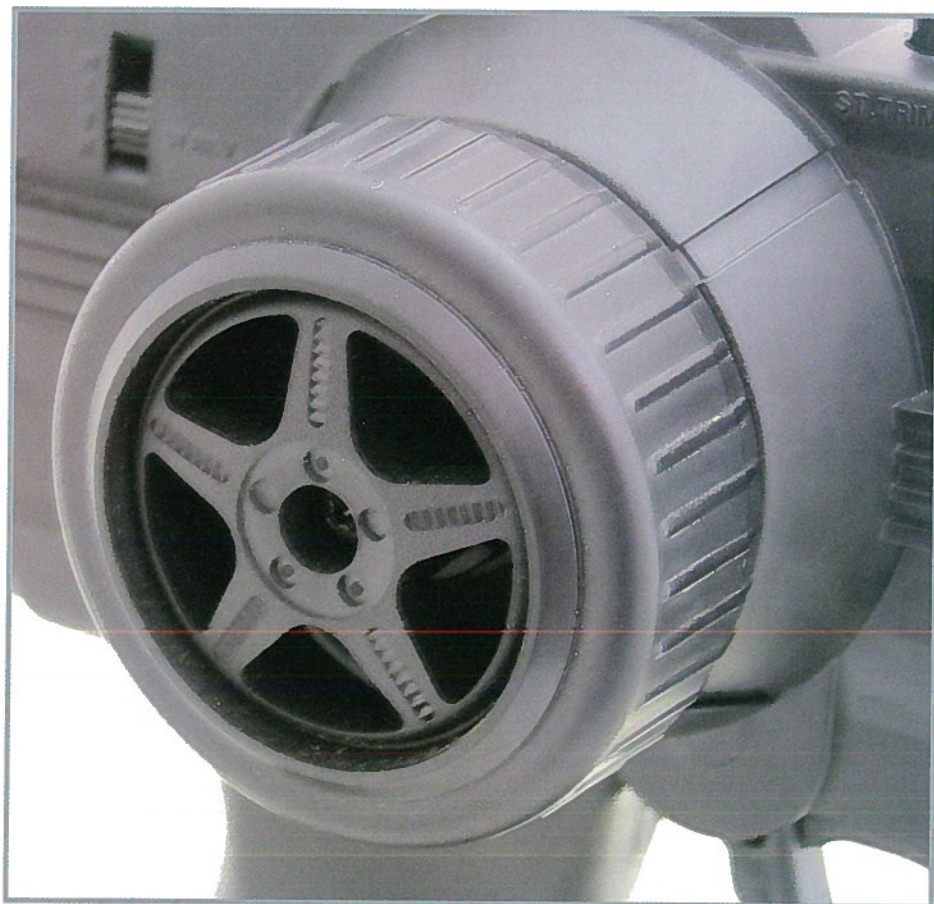
мобилей или кораблей, поскольку здесь нет необходимости подавать команды одновременно на две сервомашинки.

Одна сервомашинка отвечает за механизм рулевого управления, вторая — за разгон и торможение.

Для моделей самолетов или вертолетов лучше подходят пульты системы, поскольку с их помощью можно одновременно передавать сигнал на четыре сервомашинки: для того чтобы удерживать авиамодель в воздухе, необходимо управлять не только рукоятками газа и поворота, но и рулями высоты.

Рулевое колесо

Если с пульта дистанционного управления манипуляции сервомашинками осуществляются с помощью двух рычажков, то в приборе пистолетного типа для этого используются рулевое колесо и курок.



Рулевое колесо управляет рулевой сервомашинкой. Оно расположено в центре прибора и поворачивается из исходного положения на одну восьмую оборота влево или вправо. Встроенная возвратная пружина автоматически возвращает его в исходное положение после завершения маневра.

Рулевое колесо расположено в центре ствола и внешне напоминает автомобильное колесо. Из исходного положения его можно повернуть на одну восьмую оборота влево или вправо — это соответствует максимальному углу поворота колес.

Возвратная пружина используется для того, чтобы после каждого поворота колес руль автоматически возвращался в исходное положение, а колеса — в положение для прямолинейного движения.

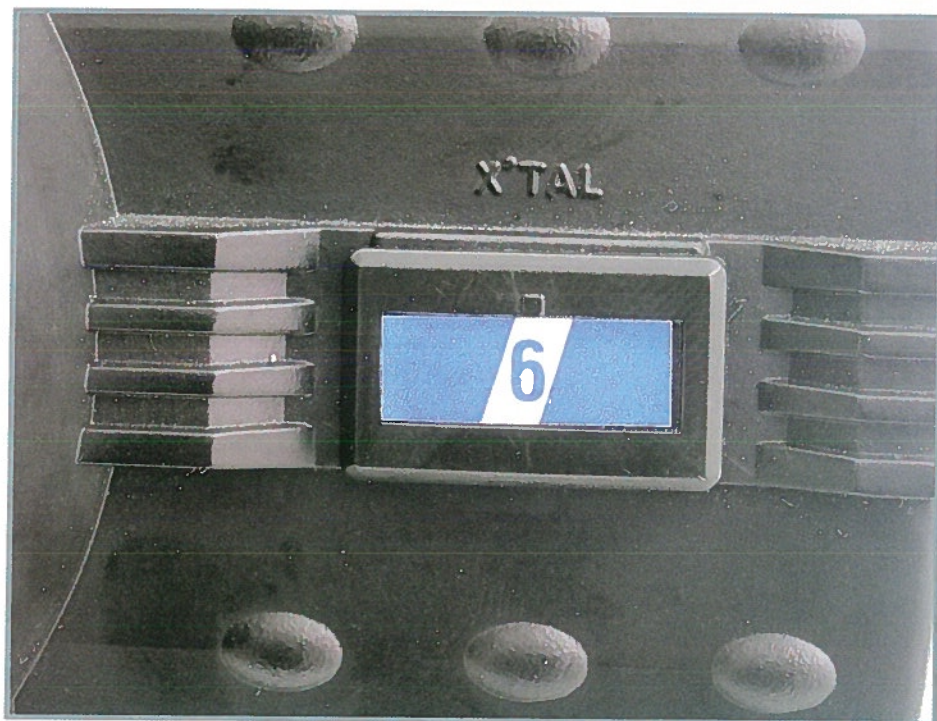
В правой части прибора расположен кварц передатчика (ТХ). Его легко извлечь из держателя, чтобы при необходимости изменить рабочую частоту радиуправления, установив другой кварц.

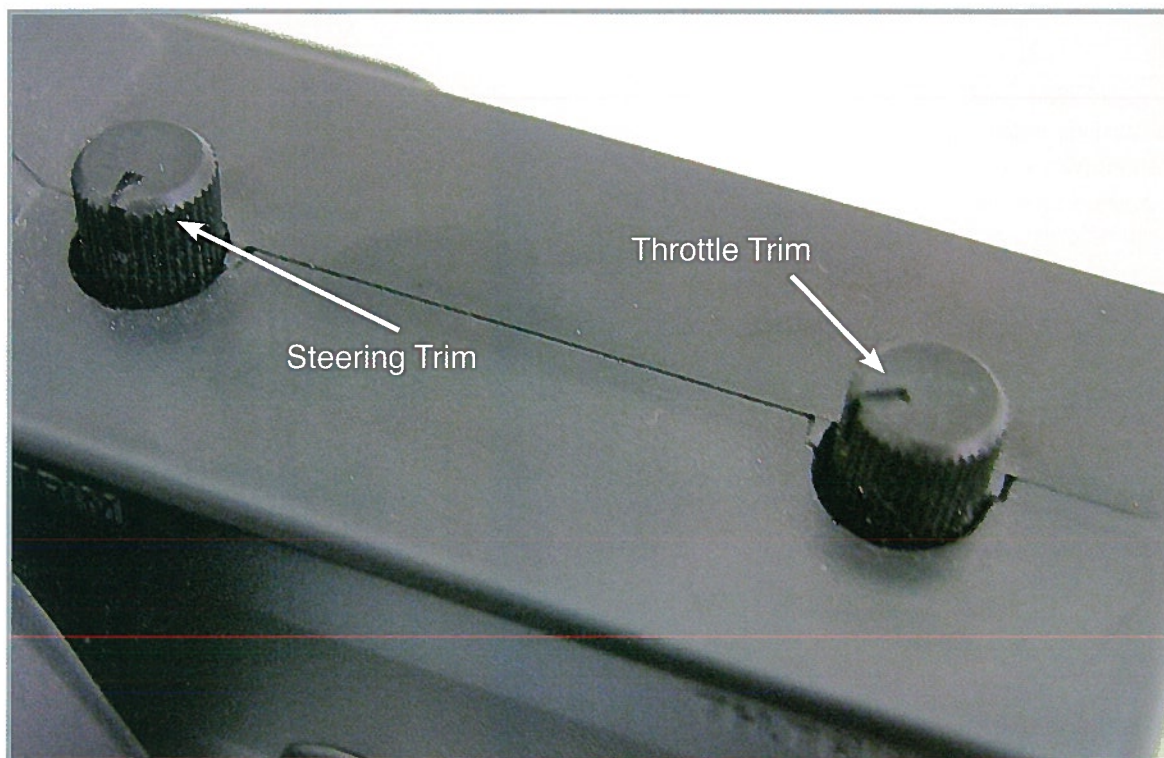
Курок и триммеры

Курок, расположенный под поворотным регулятором, служит для управления газом и тормозом. Его можно перемещать вперед-назад.

В автомodelях обе системы управления одной единственной сервомашинкой. Притягивая курок к рукоятке, пилот разгоняет болид, а отводя от себя (вперед) — тормозит. Выступ с тыльной

Кварц передатчика расположен в правой части прибора радиуправления. При необходимости его легко извлечь и заменить на кварц другой частоты.





На верхней панели прибора расположены две небольшие ручки – триммеры. Поворачивая Steering Trim, пилот настраивает исходную точку хода сервомашинки рулевого управления, Throttle Trim – меняет исходное положение сервомашинки газа/тормоза.

стороны рукоятки служит упором, предотвращающим отрыв курка.

Сверху на приборе расположены две небольшие ручки.

Они используются для регулировки сервомашинки. Левая ручка ST.TRIM (Steering Trim) позволяет пилоту выбирать исходное положение рулевой сервомашинки. Правая ручка TH.TRIM (Throttle Trim) изменяет исходное положение сервомашинки газа/тормоза. В верхней части ручек регулятора нанесены метки, по которым пилот может видеть точное положение триммера.

За рулевым колесом на приборе расположены два ползунковых переключателя – так называемые «реверсы серво». Переключатели предназначены для изменения направления работы сервомашинки.

При нажатии на курок включается сервомашинка газа/тормоза. При притягивании курка к рукоятке болид ускоряется, при отведении вперед – тормозит.



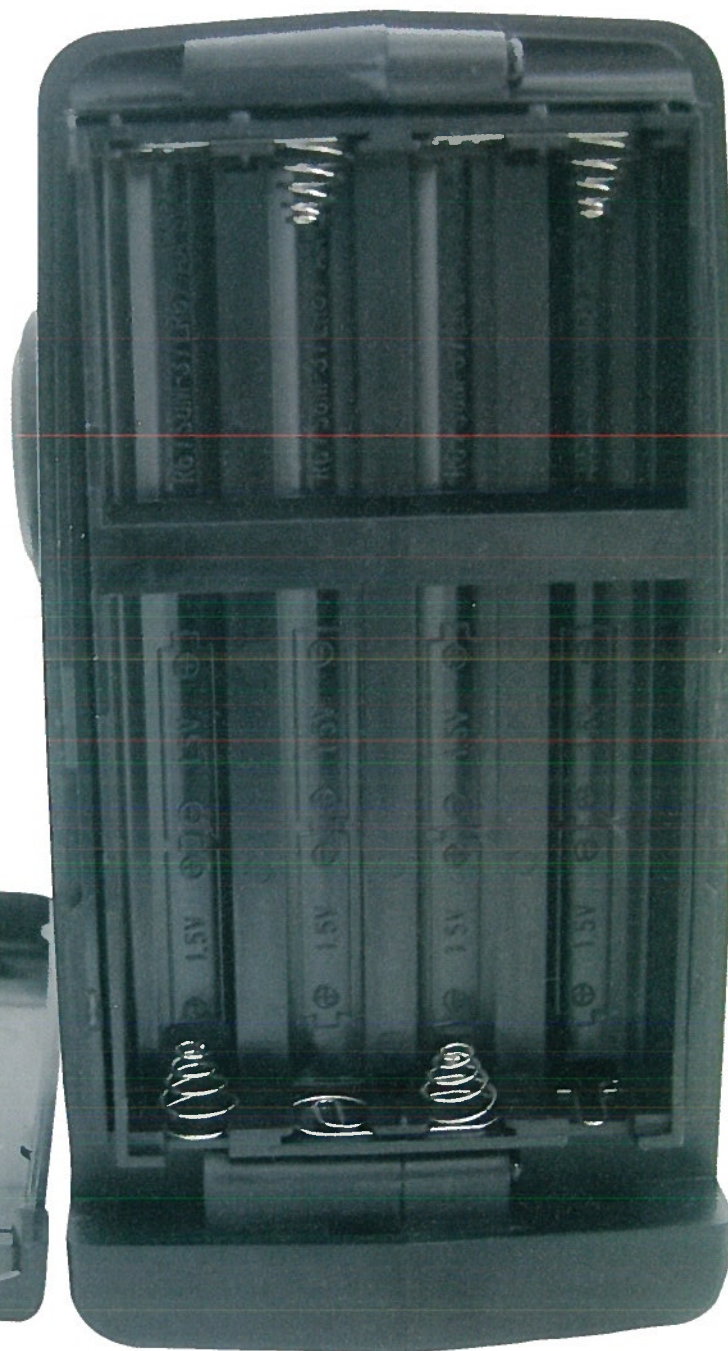
Это необходимо, например, в случае если передатчик используется для управления другой моделью, у которой одна или обе сервомашинки установлены наоборот.

Электропитание

Рядом с переключателями реверса сервомашинки расположен выключатель питания. При включении прибора загорается красный светодиод, показывающий уровень заряда и позволяющий пилоту определить, нужно ли сменить элементы питания.

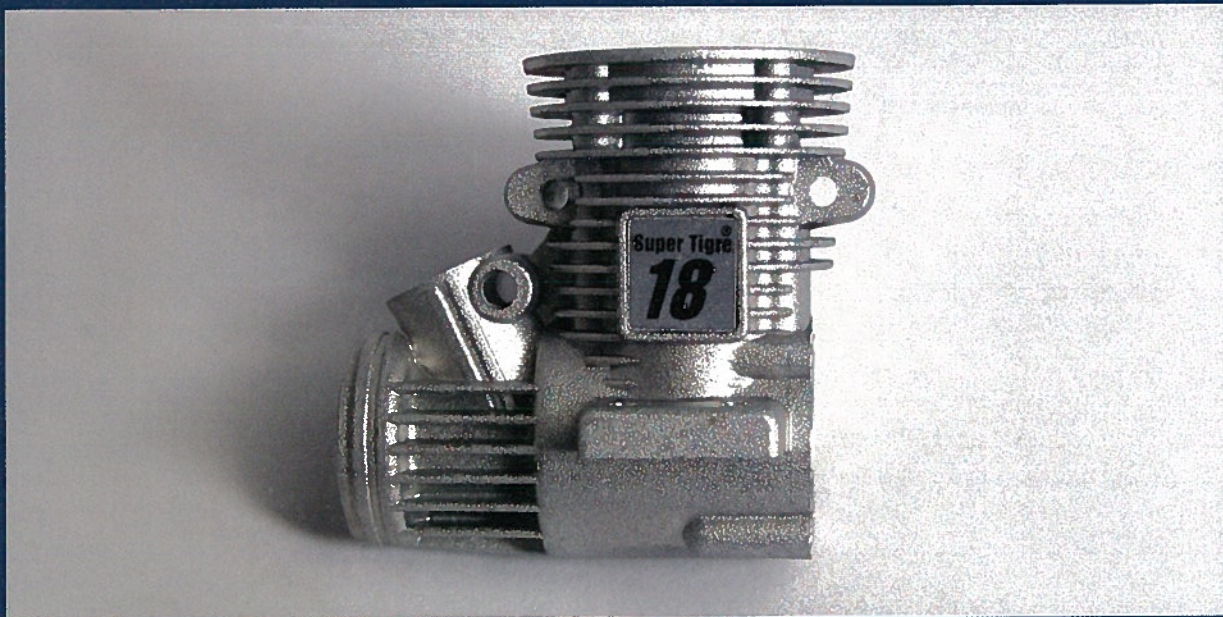
Для замены элементов питания откройте отсек, расположенный в нижней части прибора. Используются восемь батарей или аккумуляторов типа АА. Если прибор работает на батарейках, разрядившиеся элементы питания необходимо заменить на новые.

Аккумуляторы можно извлечь для последующей зарядки с использованием зарядного устройства.



Отсек для элементов питания находится с нижней стороны рукоятки прибора радиоуправления. В него устанавливаются восемь батарей 1,5 В типа АА или аккумуляторов того же размера. В целях экономии предпочтительнее использовать заряжаемые аккумуляторы.

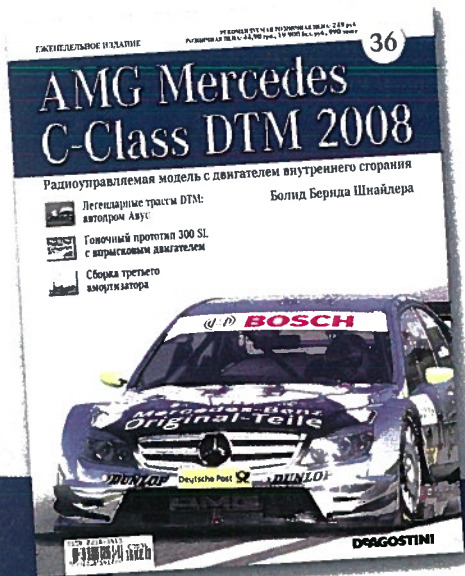
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы изучим картер двигателя Super Tigre 18, который предстоит собрать и установить на наш радиоуправляемый AMG Mercedes C-класса DTM 2008.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 36)
и комплект деталей:

- крышка, днище и корпус амортизатора
- пружина и упоры пружины
- втулка крепления амортизатора и шар
- диафрагма и шток амортизатора
- поршень и наконечник амортизатора
- регулировочные шайбы, винты и уплотнительные кольца.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Берлинская трасса Авус — это две прямых и два поворота. Тем не менее, она считается одной из самых сложных в чемпионате DTM.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Успех 300 SL W 194 с «крылом чайки» вдохновил Daimler-Benz на создание к сезону 1953 года более мощной версии этой модели.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся к этому номеру детали и соберем третий масляный амортизатор.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00035