

Neu in der GIGATRONIC V2 im Vergleich zur Gigatronic V1 sind:

Autorotationsmode:

Der Mode Schalter (Motoren AUS, Standard Mode, Head Lock Mode) kann jetzt auch als Autorotationsschalter programmiert werden. Aus der Flugphase Akro können dann im Flug die Motoren ausgeschaltet werden.

Das Heck geht in den Heading Lock Mode und bleibt voll steuerbar sofern das Heck konstruktionsbedingt mitläuft. Im Falle eines Motor Hecks (Eco7) kann wegen des fehlenden Rotor-Drehmoments natürlich nur in Richtung "Nase rechts" gesteuert werden.

Heckservo Justage:

Für Hubschrauber mit Pitchheck gibt es jetzt die Möglichkeit das Heckservo in die Mitte zu Trimmen. Dies war bisher nur für die Taumelscheiben Servos möglich.

Lernflug:

Damit der Heckregler optimal arbeiten kann sollte eine Beimischung von Pitch/Gas auf das Heck erfolgen. Diese Beimischung erfolgt nach der Regelung und kann daher nicht vom Sender aus gesteuert werden.

Ist dieser Wert nicht optimal eingestellt, dann driftet der Heli vor allem im Standard Mode. In GT V1 wurde dieser Wert in GTC eingestellt und über Flugversucher optimiert. Bei GT V2 gibt es eine Möglichkeit diesen Wert durch die Elektronik im Flug (Lernflug) ermitteln zu lassen.

Servomitten Abruf:

Wenn die GT ohne Sendersignal für ca. 1 Sekunde eingeschaltet wird, fahren alle Servos in Mittelstellung. Dies dient besonders bei Einstellarbeiten oder nach Austausch eines Servos zur Kontrolle. Die normale Servo Mittenjustage ist natürlich auch bei V2 enthalten.

Senderausfall - Notprogramm:

Sollte während des Fluges der Sender ausfallen, wird ein Notlandeprogramm ausgeführt. Dazu werden die Taumelscheiben Servos "eingefroren", das heißt, sie behalten die aktuelle Stellung bei, der Hauptmotor wird kontrolliert heruntergefahren und das Heck über Heading Lock Mode gehalten. Auf diese Art wird dem Modell Energie entzogen und Schäden sowohl für das Modell, vor allem aber auch für Personen können gemindert werden.

Kombiheck mit Kurve:

Für den Betrieb mit Kombiheck (Heckmotor mit Pitchverstellung des Heckrotors) steht in V2 jetzt eine Kurve zur Ansteuerung des Heckmotors zur Verfügung. In V1 war hierfür nur ein fester Wert einstellbar.

Vereinfachtes Regler Setup:

Das Setup des Heckregler wurde deutlich vereinfacht und die Regelung überarbeitet. Dies erleichtert die Anpassung der GT an neue Modell erheblich.

Erweiterte Spannungsversorgung:

Die Spannungsversorgung muss in V2 nicht mehr fix 5 Volt sein, sondern kann zwischen 4,8 und 7,4 Volt liegen. Der Betrieb separatem Empfängerakku über 4 Zellen NiMH oder mit 2S Lipo Akkus (entsprechende Servos vorausgesetzt) ist somit möglich.

Die Gigatronic V1 nach V2 upzudaten geht nicht, da auch die Hardware überarbeitet und verändert wurde! Somit funktioniert die Software aus V2 nicht bei der Hardware V1!

Stand: 24. Juli 2008