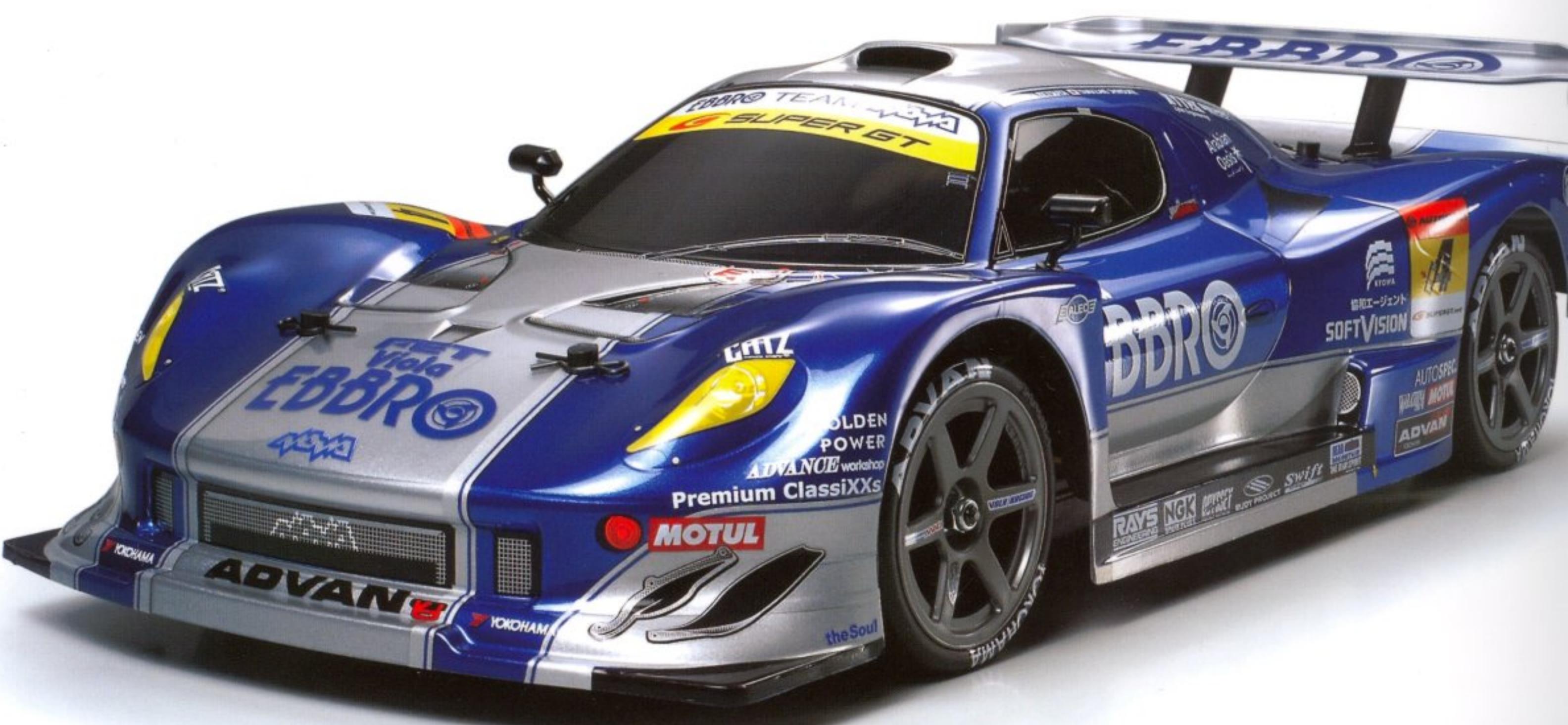


RECKONERA

Radio Control KOREA magazine www.rckorea.com

6 Vol. 60
2007



KMRCA 1/8 엔진 레이싱 한국선수권 대회

교쇼 온로드 챔피언십 1차전

2007 HPI DRIFT CHALLENGE

제3회 단양군수배 전국 무선모형자동차 경기대회

제5회 밀양시장기 모형 자동차 경주대회

스워시 플레이트 해부하기

헬기 후진 비행하기

플라잉 기술 익히기

TRAXXAS

HYBRID GORILLA E-MAXX

RCX 2007

46th SHIZUOKA HOBBY SHOW 2007

Black Hors
Aero Cruise

FAI F3N 프리스타일 매뉴얼

기체형태에 따른 베스트 세팅을 찾기

2007 KOREA 3D Heli National

- 아카데미 팀드라이버 최병훈 선수의 대회 리포트
 - HOTBODIES CYCLONE D4
 - XRAY XB8EC 세팅의 노하우(1)
 - XRAY 'T2 007' EI SPEC!

제29회 공군참모총장배 모형항공기 대회



T2 '007

EU SPEC

진호코리아의 도움으로 XRAY의

전동 투어링 XRAY T2 '007(이하 T2)을 주행하면서

얻은 정보와 세팅 팁을 알씨코리아 지면을 통해 소개하려고 한다.

Start signal 첫 시간에는 이미 rcmx.co.kr에도 공개가 되었지만

XRAY의 조립 사진과 단양 대회에 참가.

주행하면서 얻어진 정보들로 지면을 꾸며볼까 한다.

벨트를 장착한 모습. 철저한 저중심과 운동하는 부분인 벨트를 메인섀시의 중심으로 배치하여 더욱더 레이스 지향적인 머신으로 탄생하였다.



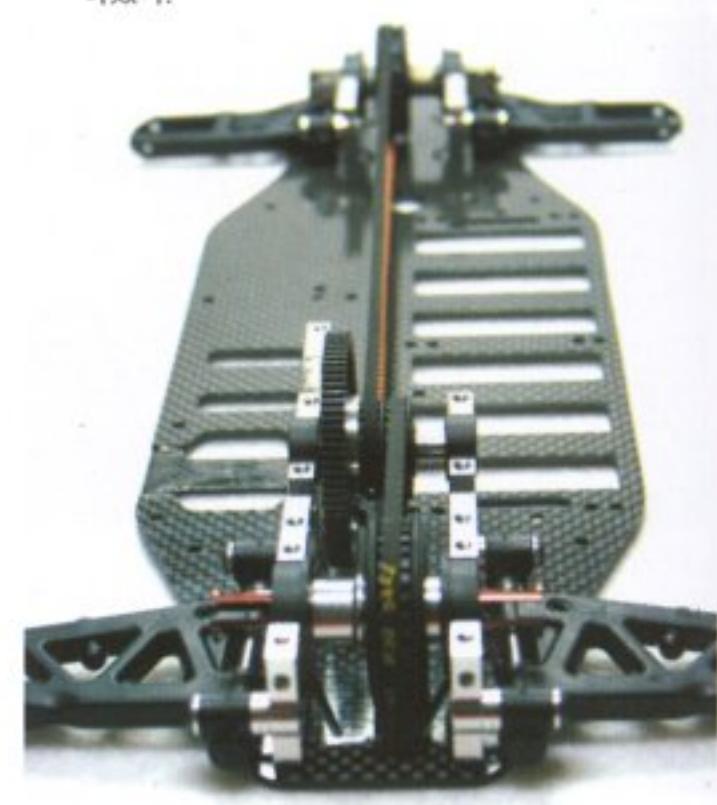
내부 구성물. 고급스러운 알루미늄 파트와 스프링 스틸로 이루어진 파트들이 포함되어 있다.

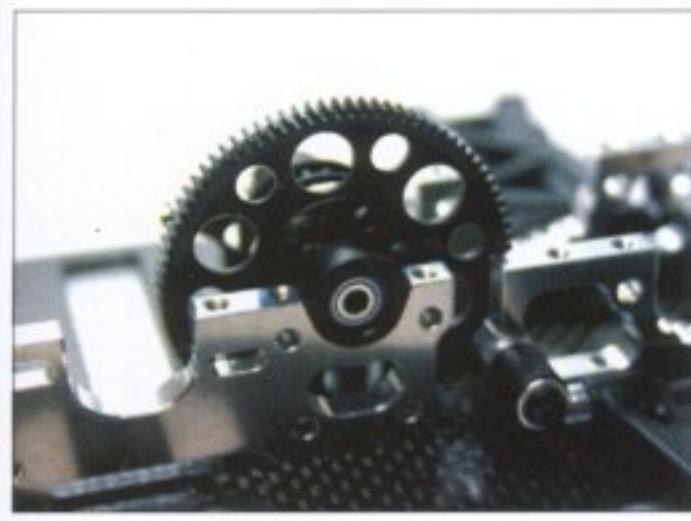


엑스레이가 자랑하는 멀티플렉스 메인 섀시.

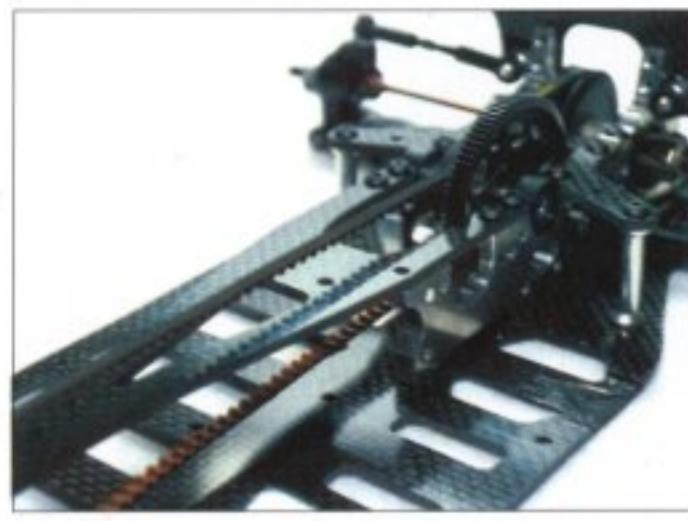


엑스레이의 또 다른 자랑 멀티 디퍼렌셜의 모습. 강도가 필요한 부분은 후디스프링 스틸로 이루어져 있으며 원웨이 솔리드 액슬로 간단히 변경이 가능하며 각 노면별 셋업이 쉽다.

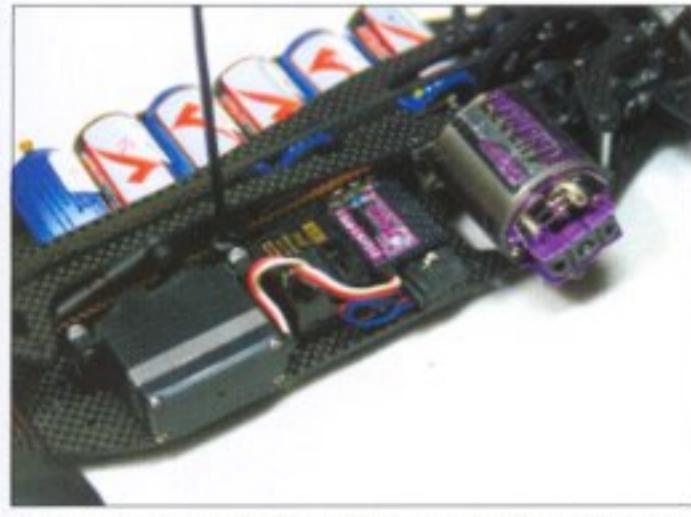




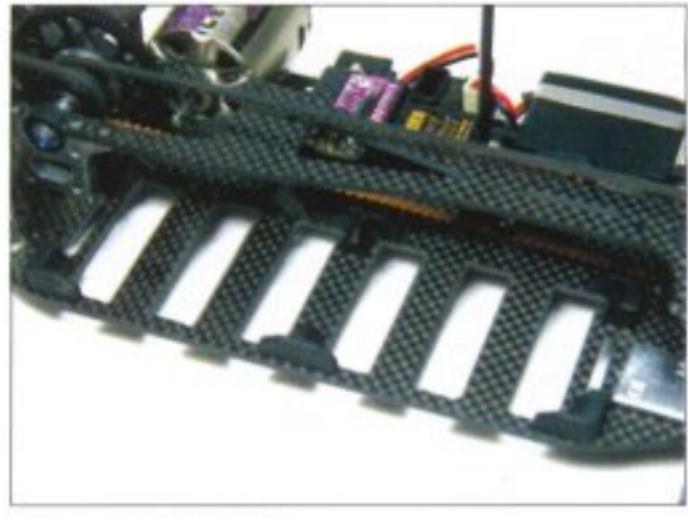
센터 드라이브 사프트 모습. 저중심 설계로 모터의 탑재보다 어퍼 데크가 아래 위치해 있다.



속 타워와 어퍼데크 조립까지 끝난 상황.



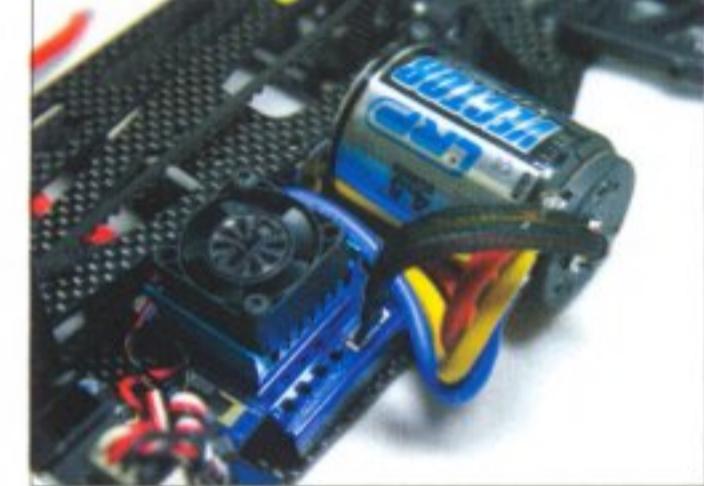
서보는 KO의 2353 ICS 변속기. 역시 KO의 VFS 하라 프로덕트 트위스터이다. 프로포 세트는 헬리오스를 사용한다.



배터리 마운트의 모습.



차량 조립을 완료하고 메카를 탑재한 모습.



대회 때 LRP 스피어 TC SPEC과 빅터 4.5 모터 기어는 피니언 18, 스피어 기어 84T를 사용했다. 톱 스피드는 어느 차량에 뛰어지지 않으며 스로틀 필링 또한 기존의 브러시리스 시스템에 뛰어지지 않았다.



필자의 피트.



대회에 같이 참가한 머치모어 이정우 팀장. 엑스레이 팩토리 드라이버이기도 하며 필자에게 아낌없는 조언을 해주고 있다.



예선 2위, 결승 1위를 차지한 이정우 선수의 머신. 엑스레이 T2 007 EU스페 브러시리스 3.5모터를 사용하였으며 옵션 내 어퍼데크를 장착한 상태이다.

대회 준비하기

이상의 조립을 마치고 테스트 주행을 기획하고 있던 중 머치모어 이정우 팀장에게 전화가 왔다. 5월 20일 단양에서 대회가 있으니 같이 출전해 보지 않겠나는 거였다. 필자는 흔쾌히 승낙했다. 그 첫 번째로 대회에 임하기에 앞서 차량을 파악하고자 10차례 정도 분해조립을 해보았다. 각 부분을 교환하거나 셋업할 때 가장 효율적인 정비를 하기 위해서는 차량을 조립 분해하는 일이 익숙해야 한다는 생각이다. 두 번째로 서킷에 대한 정보 수집. 단양 서킷은 고운 노면으로 이루어져 있고 노면이 상당히 평평하여 일반적인 타이어 준비로도 대응이 가능하다는 정보였다. 필자는 머치모어 AT32 타이어와 머치모어에서 출시할 스윕 32도를 각 2대 분석 준비하고 이너는 오렌지, 레드, 핑크를 준비하여 그 중 가장 좋은 것을 선택하여 사용하였다. 세 번째로 대회의 규정이 모디파이드 모터이기 때문에 LRP사의 스피어 컴피티션 TC SPEC과 같은 LRP의 빅터 4.5모터를 준비 차량에 맞게 와이어 길이를 조정하여 차량에 장착했다. 대회 전 날 이정우 선수의 집으로 향하여 차량 정비와 셋업에 대한 이야기를 나누었고 일요일 새벽 4시 단양 서킷으로 향했다.

3년 만에 다시 대회에 나가다

새 차량, 첫 주행이었던 예선 1차전. 타이어는 스윕 32도 핑크 이너 스펀지를 사용하였고 그립제는 트리니티 타이어 트워크 워머는 사용하지 않았다. 셋업은 매뉴얼 세팅에서 크게 변경하지 않았으며 속 오일만 머치모어 250으로 변경하였다. 첫 주행. 프런트 솔리드 액슬 차량을 처음 주행하는 필자는 차량의 특성에 적응하지 못해 좋은 주행을 이끌어내지 못했다. 예선 2차전 역시 1차 주행 때 리어가 약간 불안한 감을 느끼고 리어 토클 2도로 변경. 다행히 1차 예선보다 조금 더 주행이 좋아지는 느낌이었고 차량도 조종이 잘 되는 모습이었다. 레이스 후반에는 약간의 스퍼트도 내어보고 차량과 조종기에 적응하려 노력했다. 예선 1~2차전이 끝난 후 결과는 12명 중 7위. 결승에서는 더 빨라지지 않을까라는 기대감과 3년 만의 주행치고는 만족할 만한 성능이었기에 기분이 좋아진 필자는 결승을 준비했다.

결승 1차전은 노면의 그립이 올라가면서 전체적으로 랙타임이 빨라졌고 필자도 조금 더 높은 그립으로 편하게 주행할 수 있었다. 그러나 10랩 정도 주행 후 프런트 앞바퀴가 빠지면서 리타이어하고 말았다. 조종대에서 내려와 훨을 때 훨이 열 변형을 일으켜 빠져버린 것을 알 수 있었다. 피니언 기어를 제거하고 차량의 드라이브 트레인을 살펴본 결과 별다른 문제점을 느끼지 못했고 솔리드 액슬이어서 그럴지도 모른다는 의문점을 안고 결승 2차전에 돌입했다.

결승 2차전 초반은 세팅이 잘 맞아 떨어졌는지 차량이 몸과 같이 주행하였고 '이대로라면 5위 안으로 진입할 수 있겠다'라는 생각이 들거나 1차전과 같은 문제점을 안고 리타이어하고 말았다. 의문점이 모락모락 피어오르고 게다가 전동 투어링 부문은 직접 참가하는 바람에 주행 사진도 한 장도 준비하지 못해 결승 3차전을 포기하고 사진촬영에 전념하였다. 단양서킷은 굉장히 좋은 시설과 좋은 노면을 가지고 있었고, 게다가 즐길 수 있는 아주 재미있는 대회였다.

대회를 마치고…

모든 대회를 마치고 집에 와서 차량을 천천히 정비하던 중 훨이 열 변형하여 빠진 쪽의 너클을 분해해 본 결과 약간의 부하가 있었다. 아주 약간의 부하였지만 가혹한 레이스 상황에서는 버텨주지 못한 모습이었다. 조립 시에 베어링 탈지를 안 하고 그냥 조립한 것이 화근이었다. 다음에는 더 정비에 신경을 써야겠다는 다짐을 했다. 예선 주행을 완주한 것에 만족하며 대회를 재미있게 치를 수 있었음에 또 만족했다. 역시 RC는 참으로 재미있다. Start Signal 다음 회에서는 T2 007의 옵션파트를 적용하여 주행해보고 그에 따른 변화를 알아보도록 하겠다. **RC** 아주한