



**NOTICE DE MONTAGE DU
TIGER TRAINER 60 MkII
Réf. T4582**

Caractéristiques :

Envergure :1830mm
 Longueur :1500mm
 Poids :3100g
 Motorisation2 temps 10cm3 4 temps 12,3cm3

GARANTIE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre ni les dommages d'usage, ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limitée à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement dans son emballage d'origine.

NOTIFICATION : ACCOMPAGNEMENT D'UN ADULTE REQUIS

Ceci n'est pas un jouet. Le montage et le vol de ce produit nécessitent la surveillance d'un adulte. Lisez complètement ce manuel et familiarisez-vous avec l'assemblage et le vol de cet avion. Vérifiez toutes les pièces détachées afin de vous assurer que le kit soit complet et sans défaut. Veuillez contacter Model Racing Car pour tout renseignement.

Page 2

INTRODUCTION

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'achat du Tiger Trainer 60 MkII. Ce kit à l'apparence soignée a disposé des dernières technologies pour sa conception, lui permettant d'être rapide et facile à assembler. Cet avion léger et solide vous procurera d'une part du plaisir à le piloter et d'autre part l'expérience nécessaire à l'apprentissage de l'aéromodélisme.

Pour tirer le maximum de cet avion, il est important de lire entièrement ce manuel et de suivre bien attentivement ses instructions. Ce manuel d'instructions a été rédigé pour les débutants mais il inclut également beaucoup de conseils qui pourront être utiles aux plus expérimentés des modélistes.

Nous conseillons fortement de lire entièrement les instructions avant de débiter la construction. Cela vous permettra de bien visualiser l'ordre de construction et ainsi d'éliminer beaucoup de questions que vous pourriez vous poser.

La première chose que vous devriez faire avant de débiter l'assemblage, est de vérifier le contenu de votre kit avec la liste de pièces détachées située aux pages 4 et 5 de ce manuel. Dans le cas où des pièces seraient manquantes, veuillez entrer en contact avec le détaillant chez qui vous l'avez acheté pour lui en faire part.

TABLE DES MATIERES

Introduction	2	Assemblage du fuselage	7-8
Autres éléments requis	2	Installation du moteur	8-9
Éléments nécessaires lors de l'assemblage	3	Installation du réservoir	9
Liste des pièces	4-5	Assemblage de la dérive	10-12
Informations préliminaires	6	Installation de la réception	12-13
Assemblage de l'aile	7	Équilibrage et préparation au premier vol	14-16

AUTRES ELEMENTS REQUIS

Vous trouverez ci-dessous la liste des éléments non fournis et nécessaires au fonctionnement de votre kit.

Radiocommande : Une radiocommande quatre voies avec trois servos de type standard est nécessaire. La majorité des radiocommandes 4 voies sont livrées uniquement avec trois servos. Vous devrez de ce fait acquérir séparément un quatrième servo.

Page 3

Colles : Vous aurez besoin de deux types de colle : de la colle époxy 5 ou 30 minutes et de la colle cyanoacrylate instantanée. Nous vous recommandons d'acquérir une colle époxy rapide 5 minutes et également une colle époxy 30 minutes afin d'assembler rapidement votre modèle. Dans le cas où vous ne seriez pas pressé, la colle époxy rapide 5 minutes ne sera pas nécessaire. Vous aurez également besoin d'un flacon de colle instantanée épaisse et d'un flacon de colle instantanée liquide.

Outils : Un modèle réduit peut être assemblé plus aisément lorsque les bons outils sont employés. De ce fait nous avons inclus une illustration ci-dessus des outils que nous avons utilisé pour assembler nos prototypes. Comme vous le remarquerez, certains outils seront utilisés pendant toute la construction.

Motorisation thermique : nous recommandons soit le Thunder Tiger GP-61 (Réf. T9060), soit le Thunder Tiger F-75S (Réf. T9802) qui sont des moteurs parfaitement adaptés à ce type d'avion. Ces moteurs sont silencieux et faciles à démarrer. Ils sont faciles à entretenir et ont une durée de vie très importante.

Équipement nécessaire au fonctionnement d'une motorisation thermique : vous devrez faire l'acquisition de plusieurs accessoires pour faire fonctionner votre moteur et votre avion. Ils sont listés ci-dessous :

Liste des accessoires nécessaires au fonctionnement du moteur thermique :

- Mousse antivibration pour récepteur
- 3/4 hélices (voir les hélices préconisées dans la notice du moteur)
- Carburant avec un taux de 10 ou 15 % de nitrométhane
- Pompe à carburant
- Pipette
- Démarreur électrique
- Chauffe bougie
- Bougies
- Durite silicone

Liste de l'équipement nécessaire :

- Radiocommande 4 voies avec 4 servos de type standard
- Colle époxy 5 minutes
- Colle époxy 10 minutes
- Colle cyanoacrylate liquide
- Colle cyanoacrylate épaisse
- Cutter et lames
- Bâtonnet pour mélanger l'époxy et/ou pinceau
- Papier de verre (granulation 150)
- Alcool à brûler
- Serviettes papier
- Règle
- Equerre
- Crayon fin, stylo à bille
- Forets de 1mm; 1,5mm; 2mm et 2,5mm

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

Page 4

LISTE DES PIÈCES

AS6595R - AS6595L	Fuselage	AS6599	Tringlerie
AS6596R - AS6596L	Aile	AS6597R - AS9597L	Dérive et stabilisateur
AS6600	Tringlerie d'ailerons		

Page 5

LISTE DES PIÈCES

AS6598	Verrière	AS6601	Tringlerie (direction et profondeur)
3103	Support moteur ajustable	AS6602	Attaches rapides
AS6603	Roues	AS6604	Cône d'hélice
AS6607	Elastiques de fixation	AS6605	Train d'atterrissage
AS6606	Guignols	3266	Réservoir

Page 6

INFORMATIONS PRELIMINAIRES

1. Si vous êtes un modéliste débutant, veillez à vous faire aider par un modéliste confirmé lors de l'assemblage et des premiers vols de votre Tiger Trainer 60 MkII. Même si nous nous sommes efforcés de rendre ce mode d'emploi le plus simple possible, ce modèle réduit est un concentré de technologie et l'aide d'un modéliste expérimenté vous assurera un assemblage et des premiers vols en toute sécurité.

2. Veuillez assembler votre modèle en respectant scrupuleusement les informations contenues dans ce mode d'emploi. Ne tentez AUCUNE modification sur votre Tiger Trainer 60 MkII, ce qui changerait ses caractéristiques de vol.

3. Avant de commencer l'assemblage de votre modèle, veuillez lire attentivement l'ensemble de ce mode d'emploi afin de vous familiariser avec tous les éléments composant votre avion, et veillez à ce qu'aucune pièce ne manque ou ne soit endommagée. Si vous constatez que des pièces détachées sont manquantes ou endommagées, veuillez contacter immédiatement votre détaillant pour le remplacement de celles-ci.

Remarque : Votre détaillant ne pourra pas accepter de remplacer un kit dans le cas où sa construction aurait déjà commencé.

4. Positionnez chaque pièce "à blanc" avant de procéder à son collage définitif. Vérifiez que vous utilisez la pièce adéquate et qu'elle s'adapte parfaitement lors de l'assemblage.

ASSEMBLAGE DE L'AILE

1. Avant de coller les deux moitiés d'aile, assemblez les "à blanc" à l'aide de la clef d'aile fournie. Si un point dur apparaît lorsque vous insérez la clef d'aile dans son logement, poncez la légèrement jusqu'à disparition de ce point dur.

Préparez une quantité de colle époxy suffisante pour l'assemblage de l'aile. Placez de la colle sur une moitié de la clef d'aile et dans son logement dans l'aile. Faites glisser la partie encollée de la clef d'aile dans son logement. Retirez tout excédent de colle.

2. Placez de la colle sur la seconde moitié de clef d'aile et dans son logement, ainsi que sur les nervures. Faites glisser la clef d'aile dans son logement en veillant à ce que les nervures soient bien collées l'une à l'autre. Retirez tout excédent de colle. Veillez à ce que les deux moitiés d'aile soient bien collées l'une à l'autre et maintenez les serrées jusqu'au séchage complet de la colle.

3. Munissez-vous du support de servo en bois dur. Utilisez ce support en guise de gabarit afin d'en tracer le contour sur l'aile.

Page 7

ASSEMBLAGE DE L'AILE

4. A l'aide d'un couteau de modélisme retirez avec précaution l'entoilage (gardez 1mm de marge en retrait à l'intérieur du tracé que vous avez réalisé). Utilisez de la colle cyanoacrylate ou époxy afin de coller le support de servo en place.

5. Vous pouvez appliquer une bande de scotch (non fourni) sur le plan de joint central. Dans ce cas, partez d'une des extrémités du support de servo et faites le tour de l'aile en plaquant le scotch au fur et à mesure afin qu'il soit suffisamment tendu sur le plan de joint.

6. Retirez les ailerons et centrez toutes les charnières. Appliquez de la colle cyanoacrylate sur les charnières afin de les fixer dans les ailerons (veillez à ce que les charnières restent mobiles afin que rien n'entrave le fonctionnement ultérieur des ailerons).

7. Faites glisser les charnières d'ailerons dans leurs logements respectifs dans l'aile. Sécurisez le montage en collant les charnières dans l'aile à l'aide de colle cyanoacrylate. Veillez à ce que les ailerons puissent bouger vers le haut et vers le bas sans point dur. Cette opération est identique pour les deux moitiés d'aile.

ASSEMBLAGE DU FUSELAGE

8. Installez le guide de tringlerie de gaz en premier. Il court sur le côté droit du fuselage depuis le trou placé en haut à droite de la cloison pare-feu et à travers les trois premiers couples. Veillez à le fixer fermement à l'aide de colle cyanoacrylate.

9. Procédez de façon identique pour fixer le guide de tringlerie de train avant au travers de la cloison pare-feu et des deux premiers couples. Fixez fermement ce guide à l'aide de colle cyanoacrylate.

Page 8

INSTALLATION DU TRAIN PRINCIPAL

10. Retirez l'entoilage sous le fuselage correspondant au logement du train principal. Utilisez un couteau de modélisme pour cette opération en veillant à ne retirer QUE l'entoilage et à ne pas endommager la structure en balsa de votre Tiger Trainer 60 MkII. Déposez éventuellement une fine pellicule de colle époxy sur le balsa mis à nu pour éviter qu'il ne soit endommagé par des projections de carburant.

11. Après avoir inséré les jambes de train dans leurs logements, verrouillez l'installation du train à l'aide des plaques de fixation. Fixez fermement ces plaques à l'aide des vis à bois 2,3x12mm.

12. Installez les roues sur les jambes de train en les bloquant à l'aide des bagues d'arrêt et des vis HC 3x5mm. Veillez à ce que les roues puissent tourner librement sans point dur.

INSTALLATION DU MOTEUR

13. Fixez le support moteur sur la cloison pare-feu à l'aide des vis 4x24mm. Veillez à ce que les renforts latéraux du support soient tournés vers l'extérieur (ces renforts sont visibles sur la photo présente en bas à droite de cette page). Installez également temporairement le train avant. Veillez à ce que la vis HC de fixation de la bague d'arrêt utilisée pour bloquer le train avant soit bien vissée sur le méplat présent sur la jambe de train. Utilisez la photo ci-dessus pour vous assurer que le train avant est bien placé dans le bon sens (le "ressort" de la jambe doit être tourné vers l'arrière de l'avion). La roue avant sera bloquée à l'aide de deux bagues

d'arrêt (comme sur le train principal). Veillez à ce que le roue avant puisse tourner librement sans point dur.

14. Placez le moteur sur son support. Ajustez la position des bras du support de façon à ce que les renforts soient quasiment en contact avec le carter et que le moteur soit parfaitement centré par rapport à l'axe de l'avion. Tracez les repères de fixation du moteur. Attention, le plateau d'hélice doit se trouver à 127mm de la cloison pare-feu.

Page 9

15. Retirez le moteur et percez des trous de 3,5mm de diamètre au droit des repères tracés précédemment. Taraudez les trous de fixation à l'aide d'une vis 4x20mm. Le fait de placer une goutte d'huile dans chaque trou vous facilitera cette opération.

16. Pliez en "Z" l'extrémité d'une des tiges de commande à l'aide d'une pince à Z ou d'une pince à bec. Faites glisser la commande des gaz dans le guide. Fixez le côté en "Z" au bras du carburateur et placez le moteur sur son support. Vous serez peut-être amené à plier la tige de commande des gaz afin qu'elle fonctionne sans point dur. Après avoir vérifié le fonctionnement correct de cette commande, fixez fermement le moteur sur son support.

17. Pliez en "Z" l'extrémité de la seconde tige de commande à l'aide d'une pince à Z ou d'une pince à bec afin de réaliser la commande de train avant. Vous devrez démonter momentanément le train avant afin de fixer l'extrémité en Z dans le palonnier de train. Glissez l'autre extrémité de la tige de commande dans le guide. Vérifiez que la vis 3x5mm du palonnier est fermement serrée sur le méplat présent sur la jambe de train. Vérifiez que la tige de commande du train avant peut se déplacer sans point dur dans le guide (pliez-la si nécessaire).

INSTALLATION DU RESERVOIR

18. Assemblez le réservoir en commençant par découper une longueur de 95,2mm de durite (non livrée avec le kit). Insérez une extrémité de la durite sur l'embout présent dans le bouchon du réservoir. Insérez le plongeur à l'autre extrémité de la durite. Fixez ensuite fermement le bouchon du réservoir sur ce dernier.

19. Fixez deux morceaux de durite (non livrée avec le kit) de 178mm aux embouts de remplissage et de pressurisation présents sur le réservoir. Faites glisser le réservoir dans le fuselage (bouchon tourné vers l'avant du fuselage). Veillez à faire passer les durites dans le trou percé au milieu de la cloison pare-feu. La durite de pressurisation doit être relié au pot d'échappement. La durite de remplissage doit être équipée d'un bouchon, la durite présente sur le bouchon doit être reliée au carburateur. Ajustez éventuellement les longueurs des différentes durites. Veillez à ce que le réservoir ne puisse plus se déplacer à l'intérieur du fuselage.

20. Découpez à l'aide de ciseaux à lexan le surplus de plastique sur la pièce formant la verrière. Appliquez l'autocollant représentant la vitre.

Page 10

21. Placez la verrière à l'avant du fuselage. Cette pièce sera maintenue en place à l'aide de 8 vis à bois 2,3x8mm. Veillez à percer un avant-trou de 1,6mm avant de fixer les vis afin de ne pas faire éclater le bois. Fixez ensuite les plots de fixation d'aile en les faisant dépasser de chaque côté comme indiqué sur la photo ci-dessus.

INSTALLATION DU STABILISATEUR ET DE LA DERIVE

22. Retirez les gouvernes de profondeur et de direction et collez les charnières en utilisant la même méthode

que celle utilisée pour la fixation des charnières d'ailerons.

23. Retirez l'entoilage à l'arrière du fuselage correspondant au passage du stabilisateur, de la dérive et des tiges de commande des gouvernes.

24. Utilisez une règle pour déterminer le centre du stabilisateur et pour y tracer un repère. Fixez l'aile sur le fuselage et installez le stabilisateur en veillant à son parfait alignement. Tracez le contour du fuselage sur le stabilisateur.

25. Retirez l'entoilage à l'intérieur des repères que vous avez tracé. Utilisez un couteau de modélisme pour cette opération en veillant à ne pas endommager la structure du stabilisateur. Veillez donc à ne pas exercer une pression trop forte lors de l'utilisation du couteau.

Retirez l'excédent d'entoilage à la base de la dérive de façon identique.

26. Collez le stabilisateur et la dérive sur le fuselage à l'aide de colle époxy en veillant à ce qu'ils soient parfaitement alignés. Référez-vous au dessin présent en page suivante. Les qualités de vol de votre avion en dépendent !

Page 11

L'aile doit être parallèle au stabilisateur. La distance séparant les extrémités du stabilisateur et l'aile doivent être identiques. La dérive doit être parfaitement perpendiculaire au stabilisateur et à l'aile.

27. Les tringleries de direction et de profondeur ont été préparées en usine. Insérez les tiges de commande à l'intérieur du fuselage en les faisant glisser dans leurs guides (côté fileté vers l'arrière du fuselage, et côté plié en Z vers l'avant du fuselage). Après avoir fait sortir la partie fileté à l'arrière du fuselage, vissez les chapes sur la partie fileté sur au moins 6,4mm.

28. Munissez-vous du guignol et des vis 2x20mm. Fixez la chape sur le guignol en sécurisant son installation à l'aide d'un morceau de durite. Placez ensuite le guignol sur la gouverne de direction de façon à ce que la tige de commande reste parfaitement alignée, et que le trou du guignol (dans lequel la chape est fixée) soit aligné avec les charnières. Référez-vous à la photo ci-dessus pour plus de détails. Tracez les repères de positionnement du guignol sur la gouverne. Percez des avant-trous, puis fixez fermement le guignol sur la dérive à l'aide des vis 2x20mm.

29. Découpez le guignol de profondeur comme indiqué sur la photo ci-dessus.

30. Découpez soigneusement l'arrière du fuselage à l'aide d'un couteau de modélisme comme indiqué sur la photo ci-dessus.

31. Utilisez le guignol de profondeur comme guide pour percer les fixations dans la gouverne de profondeur en veillant à ce que le trou du guignol (dans lequel la chape sera fixée) soit aligné avec les charnières. Référez-vous à la photo ci-dessus pour plus de détails.

Page 12

32. Fixez le guignol dans la gouverne à l'aide des vis 2x20mm. Fixez la chape sur le guignol en sécurisant son installation à l'aide d'un morceau de durite. Veillez à fixer la chape sur trou le plus à l'extérieur du guignol.

INSTALLATION DE LA RADIO

33. Installez les trois servos sur la platine. Veillez à respecter l'orientation des servos en vous référant à la photo ci-dessus. Respectez le mode d'emploi de votre ensemble radio et assurez-vous d'utiliser les caoutchoucs amortisseurs, les oeillets de fixation en métal et les vis livrés avec vos servos. Percez des avant-trous de 1,6mm afin de faciliter l'installation de vos servos sur la platine.

34. Reliez maintenant les servos aux gouvernes. Installez le côté en Z de la tige de commande de direction sur le trou le plus excentré du palonnier (vous devrez pour ce faire retirer le palonnier). Fixez à nouveau le palonnier sur le servo en faisant glisser la tige de commande du train avant dans une attache rapide fixée à l'autre extrémité du palonnier. Utilisez du frein filet pour vous assurer que l'attache rapide est fermement fixée sur la palonnier, mais assurez-vous qu'elle peut tourner librement.

35. Procédez de façon identique pour installer la tringlerie de gaz. Veillez à ce que le guide de tringlerie de gaz soit aligné avec le servo. Le guide ne doit pas se prolonger jusqu'au servo ce qui pourrait provoquer une torsion de la tige de commande. Fixez l'extrémité en Z de la tige au palonnier, puis fixez fermement le palonnier sur le servo. Réglez la commande des gaz (et autres débattements) en vous référant aux pages 13 et 14.

36. Installez les tiges de commandes d'ailerons en reliant le côté en Z de la tringlerie au palonnier et en fixant les chapes aux guignols déjà installés. Veillez à visser les chapes de façon à faire dépasser approximativement 1,6mm à l'intérieur de la chape pour en assurer la fixation. Sécurisez la fixation des chapes à l'aide d'un morceau de durite. Assurez vous d'installer ces tiges de commande en respectant la mise au neutre du servo et des ailerons.

Page 13

37. Installez l'interrupteur dans son logement. Percez un trou de 2mm dans le fuselage afin de faire passer la rallonge de commande de l'interrupteur.

38. Protégez votre récepteur et la batterie de réception dans de la mousse. Placez le récepteur et la batterie de réception à l'avant de la platine servo en plaçant le récepteur au plus près de la platine, et la batterie au plus éloigné comme sur la photo ci-dessus.

Percez un trou de 1,6mm de diamètre sur le côté du fuselage approximativement 25mm la rallonge de l'interrupteur. Faites sortir l'antenne par ce trou et fixez-la le long du fuselage à l'aide de scotch (ou en l'attachant à la dérive à l'aide d'une épingle et d'un élastique.

39. Fixez fermement l'hélice. Vérifiez que les plots de calage présents sur la partie arrière du cône bloquent l'hélice avant de serrer fermement l'écrou de fixation. Pour ce faire, faites tourner l'hélice dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin d'obtenir la compression maximale du moteur. Serrez ensuite très fermement l'écrou afin d'éviter que l'hélice ne se détache au cours du vol. Fixez ensuite fermement la partie avant du cône à l'aide des deux vis 3x12 autotaraudeuses.

40. Installez l'aile sur le fuselage et branchez le connecteur de la rallonge du servo d'ailerons au récepteur. Afin de verrouiller l'aile en place, utilisez au moins HUIT élastiques larges. Utilisez deux élastiques pour relier le plot avant gauche et le plot arrière gauche. Deux autres pour relier le plot avant droit et le plot arrière droit. Deux autres pour relier le plot avant droit au plot arrière gauche, puis les deux derniers élastiques pour relier le plot avant gauche au plot arrière droit.

Félicitations, votre Tiger Trainer 60 est désormais prêt à voler. Veuillez vérifier que toutes les gouvernes répondent bien à vos sollicitations sur les manches de l'émetteur, et que votre avion est parfaitement centré et

équilibré avant de procéder à un vol de test.

DEBATTEMENT DES GOUVERNES

Pour augmenter le débattement d'une commande, il faut soit déporter le point d'ancrage de la tringlerie sur le palonnier de servo vers l'extérieur ou bien déporter le point d'ancrage sur le guignol vers l'intérieur. Pour diminuer le débattement d'une commande, il faut soit déporter le point d'ancrage de la tringlerie sur le palonnier de servo vers l'intérieur ou bien déporter le point d'ancrage sur le guignol vers l'extérieur.

Débattements Minimum

Ailerons :	Profondeur :	Direction :
Haut : 12mm	Haut : 9,5mm	Gauche : 22mm
Bas : 12mm	Bas : 9,5mm	Droite : 22mm

Débattements Maximum

Ailerons :	Profondeur :	Direction :
Haut : 18mm	Haut : 12mm	Gauche : 22mm
Bas : 18mm	Bas : 12mm	Droite : 22mm

Train avant : Gauche : 6mm Droite : 6mm

Page 14

Réglez la commande des gaz en maintenant la tige de commande et en regardant le boisseau du carburateur. Ajustez la position de la tige jusqu'à ce que le boisseau soit totalement fermé. Serrez la vis de l'attache rapide permettant de bloquer la tige de commande des gaz en veillant à ce que le servo soit en position ralenti ou moteur coupé (suivant vos habitudes de réglage). Coupez ensuite l'excédent de tringlerie en laissant dépasser approximativement 12mm derrière l'attache rapide.

Allumez votre émetteur et faites bouger le trim des gaz jusqu'à mi-course. Le boisseau doit s'ouvrir sur 0,8 à 1,6mm permettant d'obtenir un ralenti satisfaisant. Lorsque vous souhaiterez couper le moteur, il vous suffira d'abaisser le manche des gaz et le trim pour que votre moteur s'arrête.

Poussez maintenant le manche des gaz en position plein-gaz, le boisseau doit s'ouvrir totalement. Si ce n'est pas le cas, déplacez la fixation de la tringlerie (côté moteur et côté servo) jusqu'à obtenir le réglage adéquat.

EQUILIBRAGE DE L'AVION

IMPORTANT: N'essayez pas de voler avant d'avoir vérifié l'équilibrage de votre avion. Un avion mal équilibré sera instable en vol et peut provoquer d'importants dégâts et de graves blessures.

1. Placez l'avion sur le dos et faites un repère à 76mm en arrière du bord d'attaque de l'aile.
2. Mettez votre modèle aux conditions de vol (sauf carburant). Posez votre modèle sur deux doigts au niveau du repère précédemment tracé et vérifiez qu'il soit stable. Si l'avion part vers l'arrière, il sera nécessaire de mettre du poids dans le nez ou de déplacer la batterie et le récepteur vers l'avant. Si l'avion penche vers l'avant, il faudra alourdir l'arrière. Procurez vous dans ce cas des plombs autocollants de lestage chez votre détaillant habituel.

PREPARATION AVANT VOL

Nous vous conseillons de demander à un pilote expérimenté de vérifier votre montage avant les premiers vols.

TROUVEZ UN TERRAIN D'AEROMODELISME

Le meilleur endroit pour faire voler votre modèle en toute sécurité est le terrain de votre club d'aéromodélisme local. Vous trouverez sur place une structure adaptée à la pratique de l'aéromodélisme et des gens expérimentés qui pourront vous apprendre la conduite à tenir.

Pour avoir toutes les informations nécessaires, vous pouvez contacter la Fédération Française d'AéroModélisme :

FFAM

108, rue Saint-Maur

75011 PARIS

Tel : 01 43 55 82 03

Site web : <http://www.ffam.asso.fr/>

Page 15

INFORMATIONS SUR LES ACCUS RADIO

Les accus Ni-MH sont le cœur de votre ensemble radio. Assurez-vous avant chaque vol que les accus sont bien chargés. Suivez les indications fournies avec votre ensemble radiocommande pour une bonne utilisation des accus rechargeables Ni-MH.

VERIFICATIONS D'AVANT VOL

1. Contrôlez toutes les gouvernes, que celles-ci soient en bon état.
2. Vérifiez le serrage des vis, des chapes et tout autre connecteur.
3. Vérifiez les fréquences utilisées sur le terrain, vous devez avoir une fréquence libre.
4. Vérifiez le sens de débattement des gouvernes.
5. Vérifiez le niveau de charge des accus d'émission et de réception.
6. Faites un test de portée avec moteur tournant et arrêté. Suivez les instructions du constructeur radio.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES

1. Enveloppez votre récepteur dans une mousse de protection. Même si le fil d'antenne du récepteur est trop long, ne le coupez pas, ne l'enroulez pas non plus.
2. Montez les servos avec soin. Serrez les vis de fixation jusqu'à ce que les passe-fil en caoutchouc soient légèrement comprimés.
3. La batterie doit être bien maintenue dans le fuselage avec l'impossibilité de bouger pendant le vol.

PREMIER VOL

Toutes les vérifications ont été effectuées, vous êtes prêt pour le premier vol. Soyez assisté d'un pilote expérimenté pour ce premier vol. Mettez l'appareil en bout de piste, nez au vent, poussez graduellement le manche des gaz jusqu'à plein gaz. L'avion accélère et roule. Si il a une tendance à partir vers la gauche dû au couple moteur, corrigez avec de la dérive à droite. Si vous avez monté le moteur avec un angle d'anticouple suffisant, ce phénomène ne se sentira pas.

Lorsque l'avion atteint sa vitesse de vol, appliquez un peu de profondeur à cabrer et l'avion décolle avec une pente douce. Ne tirez pas trop sur le manche de profondeur où l'avion décollerait trop vite avant de perdre de la vitesse et de décrocher pour tomber sur la piste. Laissez l'avion prendre un peu de vitesse en l'air pour continuer à prendre doucement de l'altitude. Lorsque l'avion est bien en altitude, vous pouvez alors tourner aux ailerons pour le faire revenir vers le terrain. Quand vous effectuez un virage, vous avez besoin de cabrer un peu pour conserver une altitude constante. Pilotez toujours en douceur pour vous rendre compte de chaque commande et de la réaction qu'elle implique à l'avion. Lorsque vous volez, vous pouvez réduire le régime moteur à mi-gaz. Cela réduira la vitesse de vol et vous laissera plus de temps pour penser au pilotage. Vous pouvez alors piloter uniquement avec les ailerons et la profondeur, ce qui est plus facile pour apprendre. Il se peut que vous ayez besoin de corriger les trims de votre émetteur pour que, les manches au neutre, l'avion vole droit. Un pilote confirmé pourra vous faire ces réglages pendant que vous volez par exemple.

Si vous perdez le contrôle de votre modèle, lâchez les manches, reconcentrez-vous un instant, imaginez que vous êtes dans l'avion. Pendant ce court moment, l'avion a dû se stabiliser en vol, il ne vous reste plus qu'à appliquer les bonnes commandes pour redresser l'appareil. Si vous réalisez que vous êtes sur le point de percuter un obstacle (arbre, pylône ou même le sol), réduisez le moteur au ralenti et cabrez à moitié, cela réduira très vite la vitesse de l'avion et diminuera les dommages causés par la collision.

Avant d'atterrir, faites 2 ou 3 passages au dessus de la piste à vitesse réduite afin de vous familiariser avec l'approche de la piste. Pensez que vous devez gérer l'altitude avec les gaz et pas avec la profondeur. Le nez de l'avion légèrement en l'air, gérez le régime moteur pour obtenir une descente douce. Pensez à toujours atterrir vent de face. L'avion va descendre doucement et touchera la piste sans encombre. Une fois l'avion posé, lâchez le manche de profondeur et réduisez le moteur jusqu'au ralenti. Utilisez la direction pour sortir l'avion de la piste.

VERIFICATIONS APRES VOL

1. Veillez à éteindre le récepteur, puis l'émetteur.
2. Vidangez le réservoir de votre avion. Le carburant contient des composants qui peuvent détériorer le réservoir, les durites et le carburateur lors d'un stockage prolongé.
3. Nettoyez votre avion à l'aide d'essuie-tout et d'un produit dégraissant. Le fait de nettoyer votre avion après chaque utilisation prolongera sa durée de vie et lui donnera toujours une apparence neuve.
4. Placez quelques gouttes d'huile moteur dans le carburateur et faites tourner l'hélice manuellement en ayant précédemment retiré la bougie. Cette manipulation a pour but de répartir l'huile à l'intérieur du moteur afin d'en lubrifier toutes les parties mobiles.
5. Inspectez votre moteur et remplacez toutes les pièces endommagées.
6. Inspectez votre avion en totalité et remplacez toutes les pièces endommagées, et resserrez toutes les pièces ayant pris du jeu durant le vol.
7. A l'aide d'un voltmètre, vérifiez la tension du pack d'accus de réception. Si le pack est fortement déchargé, veillez à écouter votre prochain vol. Dans le cas contraire vous pouvez tablez sur un prochain vol de même durée (voire légèrement plus long sans pour autant présumer de la charge du pack).

REGLES DE SECURITE

1. Portez des lunettes de sécurité et des gants lorsque vous faites démarrer un moteur de modèle réduit (cette règle est valable pour tous les types de modèles réduits).
2. Le carburant utilisé en modélisme est particulièrement inflammable, et cette flamme est TRES dangereuse car quasiment invisible !!! Veillez à ce que le carburant soit protégé de toute source de chaleur ou de flamme.
3. Ne faites pas tourner votre moteur dans un local clos car il dégage, comme tous les moteurs, du monoxyde de carbone très dangereux pour la santé.
4. Ne faite jamais tourner votre moteur à proximité de graviers, sable ou autres débris. Ceux-ci peuvent être absorbés par le carburateur et détériorer le moteur, ou projetés par l'hélice et provoquer de graves blessures.
5. Restez TOUJOURS en retrait de l'hélice lorsque celle-ci est en rotation. Faites TOUS les réglages moteur depuis l'arrière de votre avion. Vous ne devez EN AUCUN CAS vous trouver face à l'avion ou dans l'axe de rotation de l'hélice lorsque le moteur fonctionne.
6. Veillez à ne laisser aucun objet à proximité de l'hélice.
7. Afin de stopper le moteur, pincez la durite d'arrivée de carburant ou l'arrivée d'air au carburateur. Ne tentez JAMAIS de stopper directement l'hélice.
8. Ne touchez JAMAIS votre moteur après l'avoir arrêté sans avoir attendu qu'il refroidisse sous peine de vous

brûler.

NOTES

9. Si vous entendez un bruit inhabituel lors de l'utilisation de votre avion, atterrissez dès que possible et déterminez la provenance du problème avant de reprendre l'air. Vérifiez que toutes les surfaces mobiles (ailerons, elevons et dérive) sont fermement fixées aux charnières (et ces charnières fixées fermement aux parties fixes de l'avion) et qui dans le cas contraire émettent souvent un léger bruit en vol, peuvent très facilement amener à la destruction de votre avion, et qui ne doivent en aucun cas être ignorées.

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

Importé en France par :


MRC
MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Made in China
Contribution DEEE (No.M823)