



# Tiger Trainer 40 MK II

## Bau- / Betriebsanleitung



Spannweite: ca. 1549mm  
Flächeninhalt: ca. 43,6dm<sup>2</sup>  
Länge: ca. 1295mm  
Gewicht: ca. 2250-2450g  
Motor: .40-.46 (6,5-7,5ccm)  
Steuerung: über 4 Kanäle  
RC Funktionen:  
Motordrossel, Seitenruder  
gekoppelt mit Bugfahrwerk,  
Höhenruder, Querruder

Best.Nr.: 504523  
504523A  
504523F

### GARANTIEBESTIMMUNGEN

Die Thunder Tiger Model Company garantiert, dass dieser Modellbausatz zum Zeitpunkt der Fertigung frei von Material- oder Verarbeitungsfehlern ist. Diese Garantie deckt keine Bauteile ab, die durch Nutzung oder Abänderung beschädigt worden sind, und die Haftung von Thunder Tiger übersteigt in keinem Fall den ursprünglichen Kaufpreis des Bausatzes. Thunder Tiger behält sich außerdem das Recht vor, diese Garantie ohne vorherige Ankündigung abzuändern oder zu ergänzen.

Da die Thunder Tiger Model Co. keinen Einfluss auf mögliche Versandschäden oder auf Bautechniken bzw. Materialien hat, die vom Modellbauer für den Bau verwendet werden, kann keine Haftung für Schäden übernommen werden, die durch den Gebrauch des selbst zusammengebauten Endprodukts durch den Nutzer entstehen. Durch den Gebrauch des selbst zusammengebauten Produkts übernimmt der Nutzer die volle daraus entstehende Haftung. Ist der Käufer nicht bereit, diese Verantwortung zu übernehmen, sollte er diesen Bausatz in neuem und unbenutztem Zustand wieder am Kaufort zurückgeben und erhält den vollen Kaufpreis zurückerstattet.

### SICHERHEITSHINWEIS

Bitte beachten Sie, dass dieses Modell kein Spielzeug ist. Die Montage und Betrieb dieses Modells darf nur unter Aufsicht eines Erwachsenen erfolgen. Lesen Sie die Anleitung sorgfältig durch bevor Sie mit dem Bau und dem Betrieb des Modells beginnen.

Distributed by 

Thunder Tiger Deutschland GmbH, Ulmer Landstr. 249, 86391 Stadtbergen  
Email: [info@thundertiger.de](mailto:info@thundertiger.de)  
Homepage: <http://www.thundertiger.de>

Thunder Tiger möchten sich bei Ihnen bedanken, dass Sie den Superschnellbau-Trainer gewählt haben, der am besten aussieht, am einfachsten zu bauen ist und am besten fliegt, ... den Tiger Trainer 40 MKII. Dieser Bausatz repräsentiert den Stand der Technik und ermöglicht Ihnen den schnellen und leichten Zusammenbau eines stabilen und doch leichten Flugzeugs, das Ihnen viel Freude bereiten wird und mit dem Sie viel lernen können. Der Tiger Trainer MKII wird Ihnen nicht nur die Grundlagen des Fliegens beibringen, sondern kann Sie auch in die Technik des Kunstflugs einführen.

Um den größtmöglichen Nutzen aus diesem Flugmodellbausatz zu ziehen, ist es wichtig, dass Sie die Anleitung sorgfältig durchlesen und sie dann exakt befolgen. Beim Verfassen dieser Bauanleitung wurde an den Modellbauanfänger gedacht, sie enthält jedoch auch viele Hinweise und Modellbautips, von denen selbst erfahrene Modellbauer profitieren können. Wir empfehlen Ihnen dringend, diese Anleitung vor dem Baubeginn vollständig durchzulesen. Dies wird Ihnen einen guten Überblick über die Reihenfolge des Zusammenbaus verschaffen und viele Fragen beantworten, die auftauchen könnten, wenn Sie die Anleitung nicht vor dem eigentlichen Baubeginn durchlesen.

Vor Baubeginn sollten Sie als erstes den Inhalt Ihres Bausatzes mit der Teileliste auf den Seiten 3 und 4 vergleichen. Setzen Sie sich mit Ihrem Händler in Verbindung und bitten Sie um Ersatz, falls irgendwelche Teile fehlen sollten. *Der Bausatz kann unter keinen Umständen umgetauscht werden, wenn der Zusammenbau bereits begonnen wurde!*

Drei Versionen dieses Modells sind erhältlich.

ARF Version: 90 % vorgefertigtes Modell ohne Motor und Fernsteuerung.

ARF+ Version: 90 % vorgefertigtes Modell mit Motor, ohne Fernsteuerung.

RTF Version: 90 % vorgefertigtes Modell mit Motor und 4-Kanal Fernsteuerung.



Fernsteuerung:  
4-Kanal Fernsteuerung mit 4 Standard Servos.  
(Nicht bei RTF Version)



Motor:  
Thunder Tiger GP-42 Motor  
(Best.Nr.: 509041),  
Nicht bei ARF+ und RTF  
Version.

### Benötigtes Zubehör:



Werkzeug:  
Bastelmesser,  
Spitzzange,  
diverse Schraubenzieher,  
Bleistift,  
Lineal

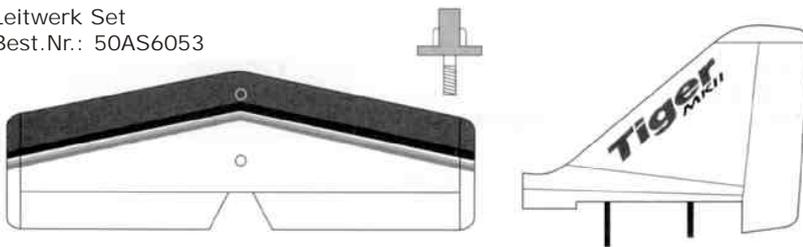


Für den Flugbetrieb benötigtes Zubehör:  
Thunder Tiger Carry Master (Best.Nr.: 501264).  
Enthält alles Wichtige Zubehör die zum Starten  
notwendig sind (außer Sprit, diesen gesondert  
besorgen).

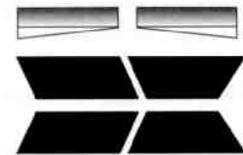
Tragflächen Set  
Best.Nr.: 50AS6052



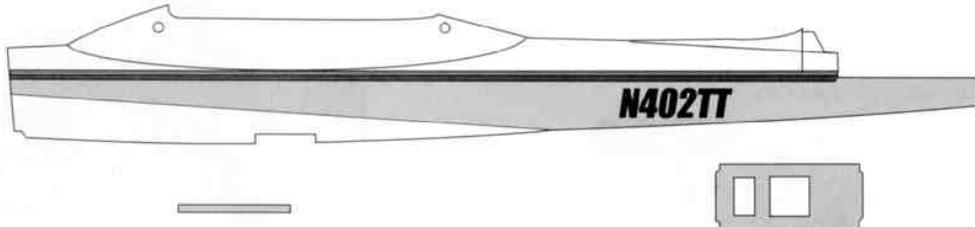
Leitwerk Set  
Best.Nr.: 50AS6053



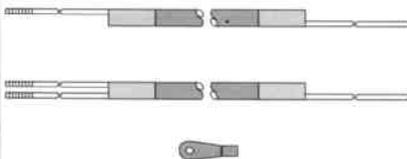
Dekorbogen  
Best.Nr.: 50PE0005



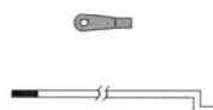
Rumpf Set  
Best.Nr.: 50AS6054



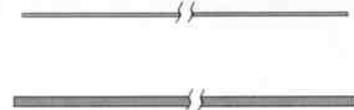
Anlenkgestänge hinten  
Best.Nr.: 50AS6055



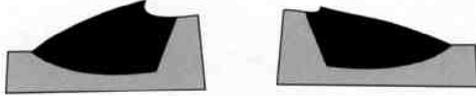
Anlenkgestänge  
Querruder  
Best.Nr.: 50AS6056



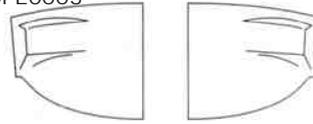
Anlenkgestänge vorne  
Best.Nr.: 50PE0577



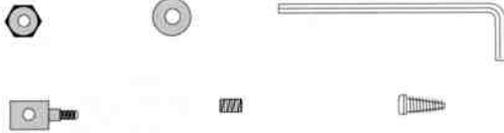
Kabinenhauben (front und heck)  
Best.Nr.: 50PE0002



Motorhaube  
Best.Nr.: 50PE0003



Kleinteile  
Best.Nr.: 50PE0004



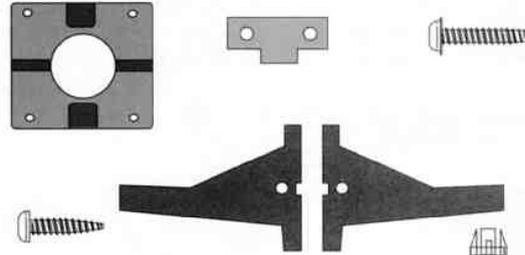
Ruderhörner  
Best.Nr.: 50AS6049



Dekorbogen  
Best.Nr.: 50AS6057



Motorträger, einstellbar  
Best.Nr.: 503102



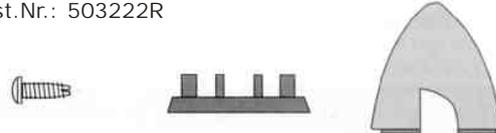
Räder (paarweise gepackt)  
Best.Nr.: 503296



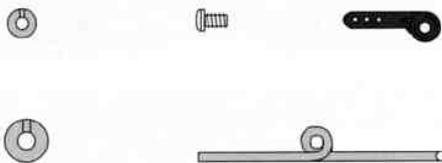
Scharniere  
Best.Nr.: 503162



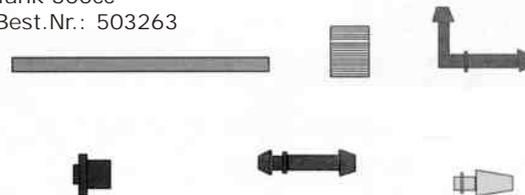
Spinner Set  
Best.Nr.: 503222R



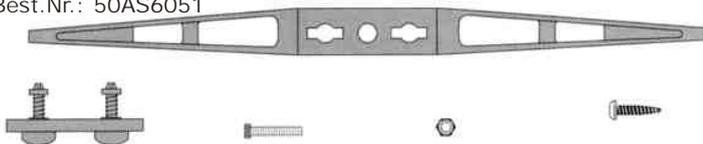
Bugfahrwerk  
Best.Nr.: 50AS6050



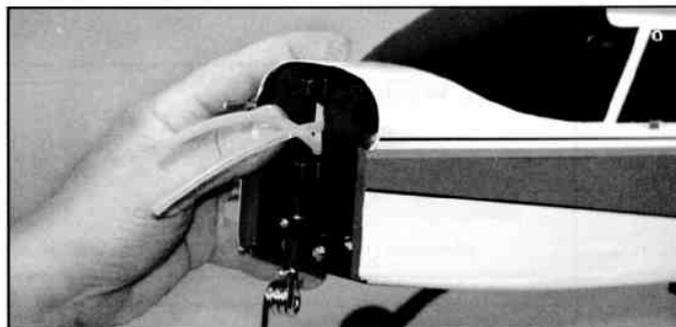
Tank 300cc  
Best.Nr.: 503263



Hauptfahrwerk  
Best.Nr.: 50AS6051



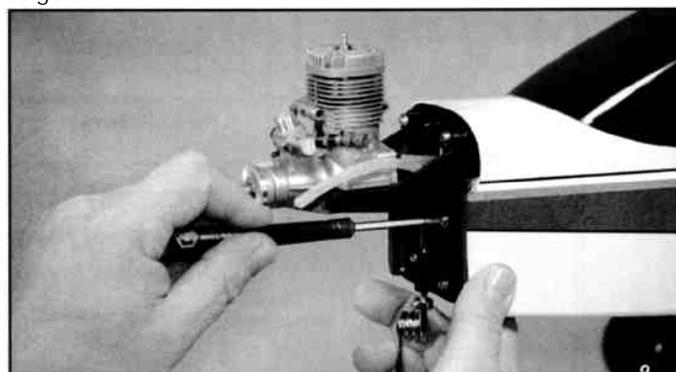
I. Wenn Sie eine RTF Version besitzen  
Beginnen Sie auf Seite 8, Sektion IV.



2. Fixieren Sie die drei Nylon-Motorhalteböcke mit den vier 3x16mm Schrauben an der Rumpfvorderseite. Achten Sie darauf, dass die Schläuche des Tanks, die durch das Loch in der Rumpfvorderseite ragen, nicht abgeklümmert werden. Stecken Sie nun das Bugfahrwerk durch die Halterung und bringen Sie zugleich den Lenkhebel für das Fahrwerk überhalb des ersten Haltebocks an. Fädeln Sie das Fahrwerksanlenkgestänge an dieser Stelle gleich mit ein.



3. Bringen Sie die Motorträger in Position und fixieren Sie diese mit den 3x16mm Schrauben leicht. Achten Sie darauf, dass die Motorträgerhälften mit der Aufnahmeseite nach innen zeigen.



4. Stecken Sie nun den Motor auf den Träger und richten diesen nach den Motor aus. Ziehen Sie nun die 3x16mm Schrauben fest.

II. Wenn Sie eine ARF+ Version besitzen

III. Wenn Sie eine ARF Version besitzen

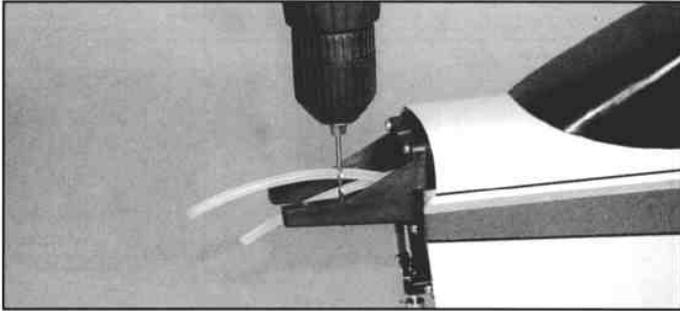
#### A. Montage des Hauptfahrwerks

Wechseln Sie auf Seite 8, Sektion IV. Befestigen Sie das Hauptfahrwerk wie dort abgebildet (Step A). Dies hilft Ihnen bei der weiteren Montage.

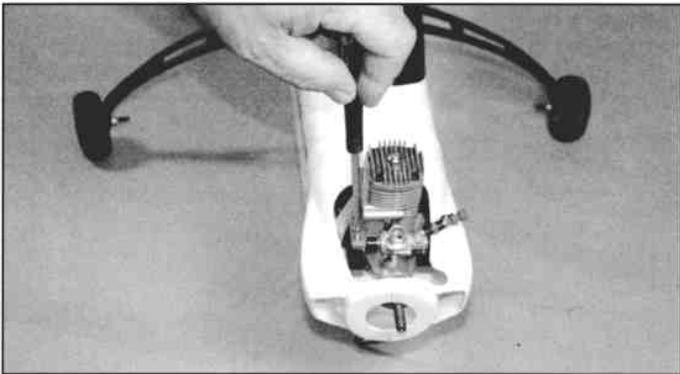


#### B. Montage der Motorhaube

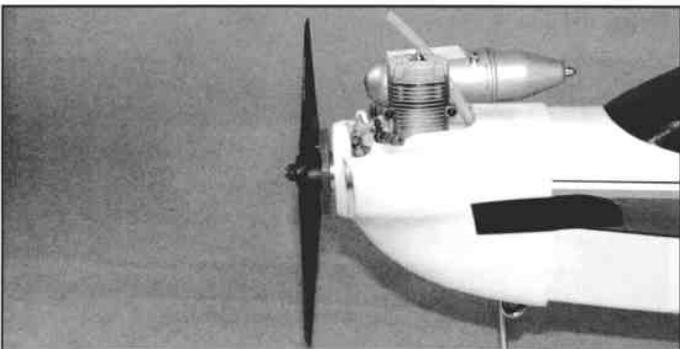
1. Testen Sie, ob die beiden Hälften der Motorhaube exakt zusammen passen. Entfernen Sie überstehende Grate. Passen die beiden Hälften exakt zusammen verkleben Sie diese mit Sekundenkleber von innen.



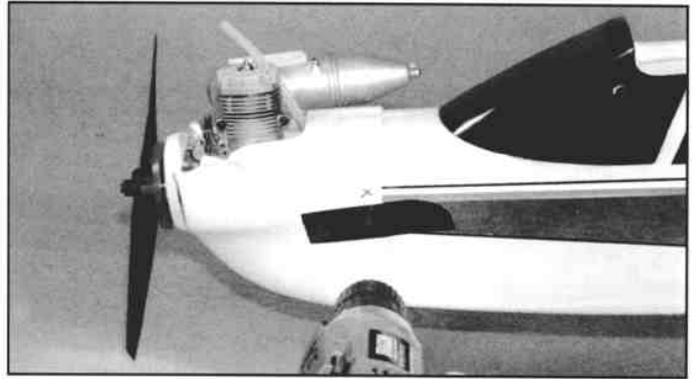
5. Zeichnen Sie die Haltelöcher des Motors auf dem Träger an (Motor ca. 1cm von der Rumpfplatte entfernt). Entfernen Sie den Motor wieder und bohren die angezeichneten Stellen mit einem 3mm Bohrer auf. Prüfen Sie, dass die 3x15mm Schrauben leicht durch die Löcher hindurch gehen, gegebenenfalls die Löcher etwas ausweiten.



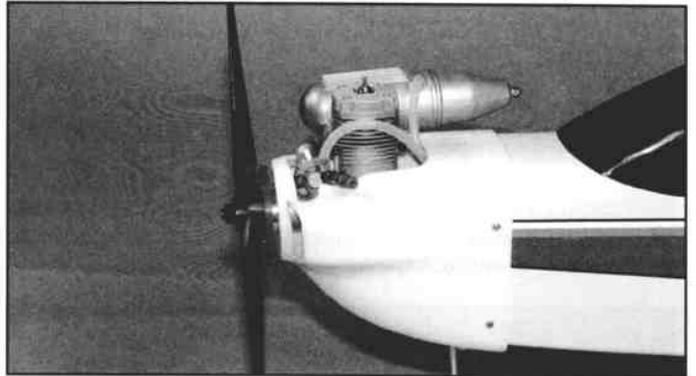
6. Das aus der Rumpfvorderseite ragende Gestänge (Motordrosselgestänge) stecken Sie durch den Vergaserverstellhebel des Motors (unteres Loch des Hebels). Stülpen Sie nun die Motorhaube wie abgebildet über den Motor und Rumpf. Schrauben Sie nun den Motor auf dem Träger mit den 3x15mm schrauben und 3mm Stopfmuttern fest.



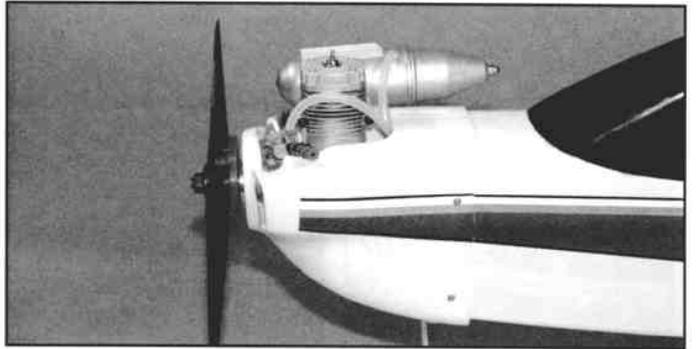
7. Befestigen Sie nun den Auspuff an dem Motor. Wenn es nötig ist, bearbeiten Sie die Motorhaube etwas nach, damit der Schalldämpfer und die Vergaserverstellnadel nicht an der Haube scheuern. Stecken Sie die Spinnerrückplatte und die Luftschaube auf den Motor und befestigen Sie diese mit der Propellerhaltemutter. Richten Sie die Motorhaube sauber aus, damit diese zur Spinnerrückplatte etwas Luft hat. Fixieren Sie die Motorhaube mit Klebeband damit diese nicht mehr verrutschen kann.



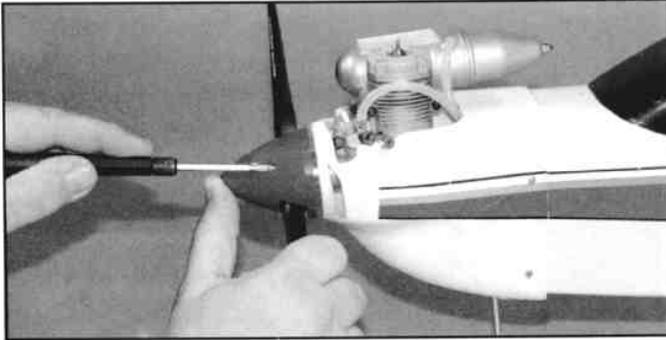
8. Markieren Sie sich wie abgebildet rechts und links der Motorhaube zwei Stellen, an denen Sie ca. 2mm Löcher bohren (achten Sie darauf, das Sie nicht zu weit vorne bohren). Befestigen Sie die Motorhaube mit 2x10mm Schneidschrauben.



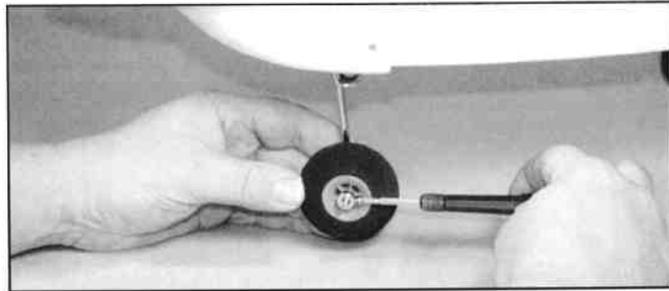
9. Stecken Sie den oberen Schlauch auf den Druckanschluss am Schalldämpfer und den unteren Schlauch auf den Vergaseranschluss des Motors. Wenn nötig die Schläuche etwas kürzen.



10. Bringen Sie nun die Dekorstreifen auf der Motorhaube an. Achten Sie darauf, das eine rechte und eine linke Seite gibt.



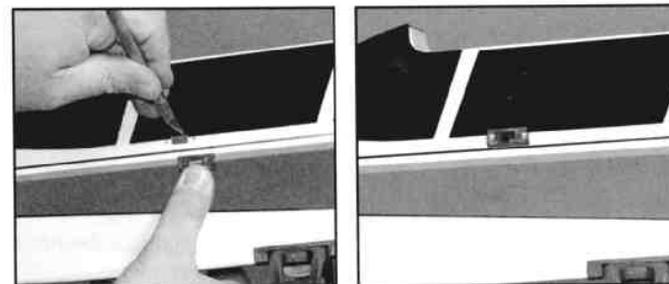
11. Schliessen Sie nun die Montage des Spinners ab. Achten Sie darauf das dieser nicht verklemmt verschraubt wird, falls nötig lockern Sie nochmals die Propellerhaltemutter und justieren die Spinnerrückplatte neu. Vergessen sie aber nicht die Haltemutter wieder fest zu sichern!



12. Stecken Sie das Rad auf des Bugfahrwerk und sichern dieses durch herunterrutschen mit einem Stellring. Achten Sie darauf das sich das Rad leicht drehen lässt.



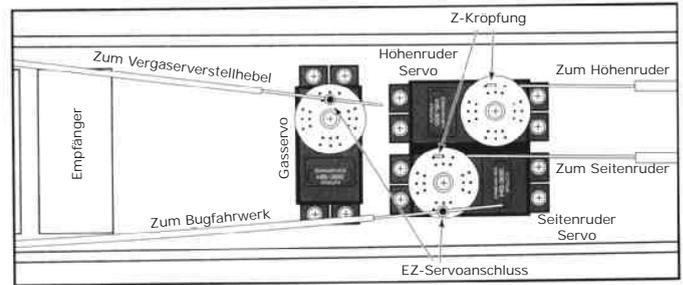
Haltebolzen für Tragflächen



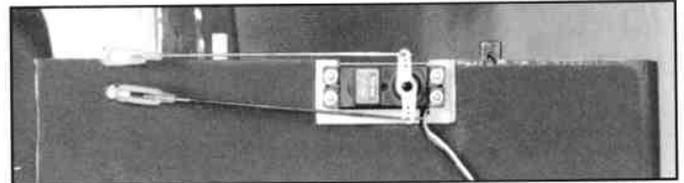
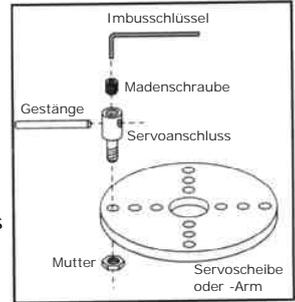
13. Schneiden Sie die Löcher für die Tragflächenhaltebolzen am Rumpf auf. Stecken Sie nun die beiden Holzstäbe durch die Löcher und verkleben diese mit Sekundenkleber.

### C. Montage der Fernsteuerungsanlage

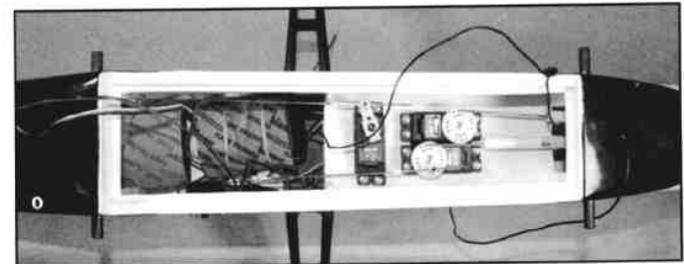
1. Lesen Sie die Anleitung Ihrer Fernsteuerung genau durch und halten Sie sich an die Anweisungen dieser. Bringen Sie die Gummitüllen und Messingbuchsen an der Servohaltetaschen an. Stecken Sie drei Servos wie abgebildet in die Halterungen im Rumpf. Führen Sie die Servokabel nach vorne Richtung Rumpfspitze. Dort wird später der Empfänger montiert. Bohren Sie kleine Löcher, bevor Sie die Servos mit den Servohalteschrauben im Rumpf befestigen. Schneiden Sie die Folie am Rumpf für den Schalter vorsichtig wie abgebildet auf. Stecken Sie den Schalter durch das Loch und Schrauben diesen fest (Achtung, "ON" sollte zum Heck des Rumpfes zeigen).



2. Bringen Sie die Anlenkungen der Ruder wie abgebildet an. Befestigen Sie erst die EZ-Anschlüsse auf den Servoscheiben; stecken Sie die Z-Kröpfung durch die Servoscheiben an den abgebildeten Stellen. (Die Montage des EZ-Servoanschlusses sehen Sie rechts ausführlich abgebildet.) Danach stecken Sie die Servohörner auf die Servos und befestigen diese mit den Servoscheiben-Halteschrauben.

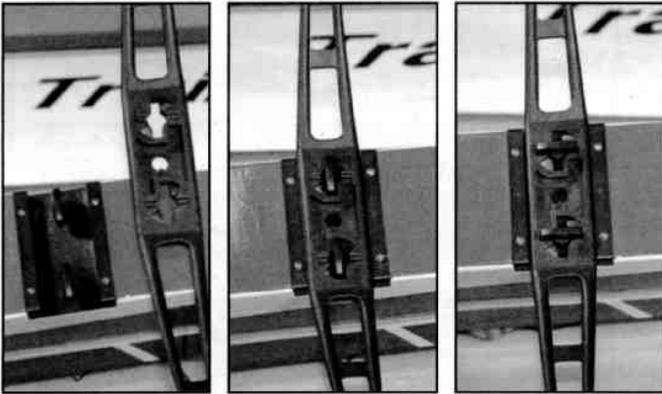


3. Befestigen Sie (Vorgehensweise wie bei Abschnitt C. 1. erklärt) das Querruderservo in der Tragfläche (Schacht in der linke Flügelhälfte). Die Querruderanlänggestänge werden wie abgebildet am Servohorn befestigt (mit Z-Kröpfung). Dieses wird nun am Servo festgeschraubt. "Knipsen" Sie den Gabelkopf auf das Ruderhorn des linken Querruders. Den rechten Gabelkopf "knipsen" Sie nach der Endmontage des Flügels fest.



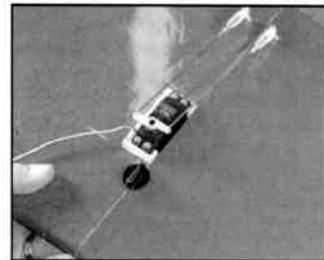
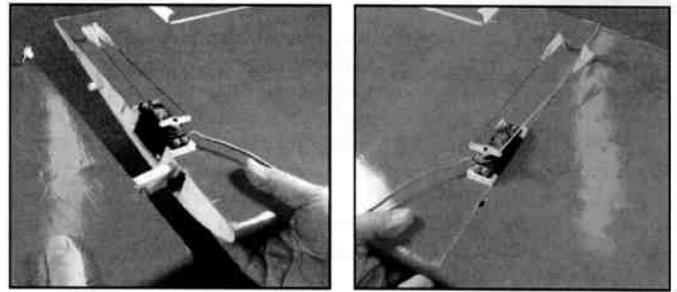
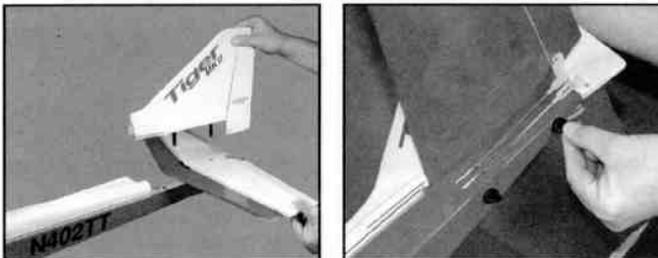
4. Stecken Sie die Servos an den Empfänger an. Für das Querruder stecken sie ein Verlängerungskabel an. Polstern Sie den Empfänger und den Empfängerakku mit Schaumstoff. Bohren Sie ein ca. 1-1,5mm Loch durch die Heckscheibe. Hier fädeln Sie dann die Antenne durch. Beachten Sie, NIE das Antennenkabel zu kürzen oder zu verlängern, denn dies stört den Empfang erheblich und führt zu Funkstörungen. Führen Sie das Antennenende zum Seitenleitwerk und befestigen dies am oberen Ende mit etwas Tesafilm.

## Sektion IV.



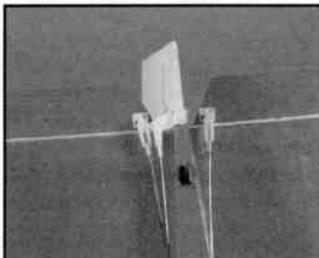
### A. Montage Hauptfahrwerk

Das Hauptfahrwerk wird mit dem einzigartigen "TWIST 'N LOCK" System am Rumpf befestigt. Stecken Sie das Fahrwerk auf die Halterung und drehen einfach die Sicherungs-Muttern.



### C. Endmontage der Tragflächen

Stecken Sie die beiden Tragflächenhälften zusammen. Sichern Sie die Flächen mit den beigelegten Spezialteilen (ACHTUNG nicht überdrehen!). "Knipsen" Sie das zweite Querruderanlenkgestänge am Ruderhorn des Querruders (rechte Tragflächenhälfte) fest.



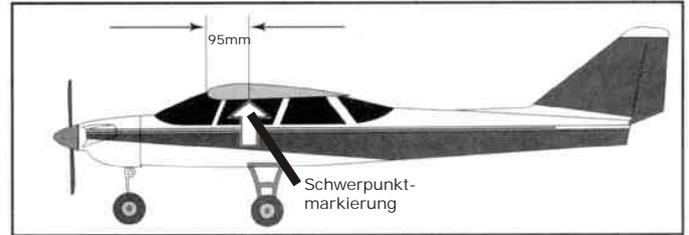
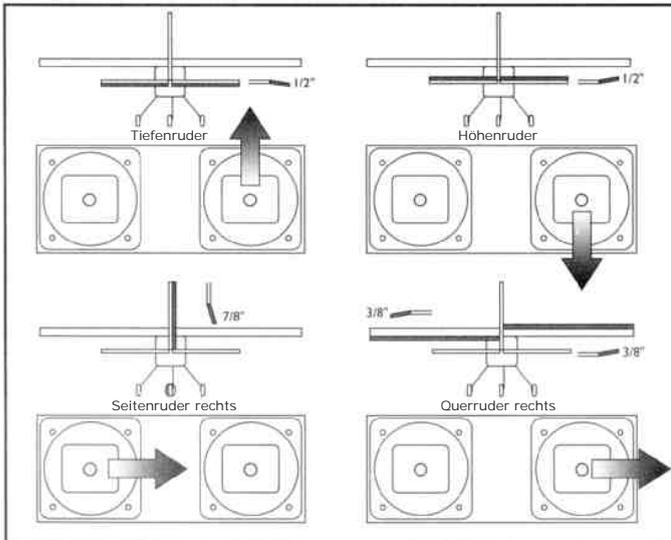
### D. Laden der Batterien

Achten Sie immer darauf, dass die Sender- und Empfängerakkus vor dem Betrieb immer geladen werden um Störungen durch Stromverlust zu vermeiden.

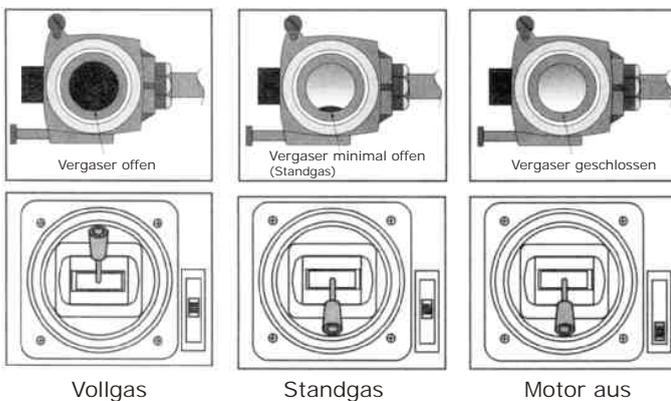
### B. Montage der Leitwerke

Setzen Sie das Höhenleitwerk auf das Heck des Rumpfs. Stecken Sie das Seitenleitwerk durch die Löcher im Höhenleitwerk und den Rumpf. Sichern Sie die Leitwerke mit den speziellen Sicherungsmuttern wie abgebildet. "Knipsen" Sie die Gabelköpfe der Anlenkgestänge auf die Ruderhörner der Leitwerke. Gegebenenfalls sind Jjustierungen der Gestänge nötig (die Ruder müssen bei "Nullstellung" der Servos parallel zu den Leitwerken stehen).

## Kontrolle der Fernsteuerung



Der Empfänger kann ebenfalls so weit wie möglich nach vorne verlegt werden. Hängt das Flugzeug mit der Nase nach unten, müssen Sie etwas Gewicht im Schwanz hinzufügen. Selbstklebende Bleigewichte, die das Auswiegen sehr erleichtern, sind bei Ihrem Modellflughändler erhältlich. Wenn alles richtig angeordnet ist, wickeln Sie den Empfänger und die Batterie zum Schutz in 6mm oder 12mm dicken Schaumstoff.



### E. Funktionsprüfung der Fernsteuerung

Verbinden Sie das Querruderservo mit dem Verlängerungskabel am Empfänger. Befestigen Sie die Tragflächen nun am Rumpf mit den dafür vorgesehenen Gummis (längs und quer). Schalten Sie die Fernsteuerung und dann das Modell ein. Überprüfen Sie die Funktion der Servos wie in obiger Zeichnung gezeigt (eventuell ist ein umstellen der Fernsteuerung mittels Servoumkehr nötig, falls die Servos in die falsche Richtung ausschlagen).

### F. Auswiegen des Modells

**WICHTIG** Versuchen Sie nicht, Ihr Modell zum Fliegen zu bringen, bevor Sie diesen sehr wichtigen Abschnitt durchgearbeitet haben. Ein nicht richtig ausgewogenes Modell wird instabil sein und kann schwere Sachschäden und/oder Personenschäden verursachen. Der Schwerpunkt dieses Modells befindet sich 95mm hinter der Nasenleiste der Tragfläche. Messen Sie diesen Abstand aus und markieren Sie ihn auf beiden Seiten des Rumpfes gleich unterhalb der Tragfläche. Unterstützen Sie Ihr voll aufgebautes, jedoch nicht aufgetanktes Modell mit beiden Zeigefingern an den zwei Auswiegemarkierungen, die Sie soeben angebracht haben. Wenn es richtig ausgewogen ist, hängt das Flugzeug horizontal. Wenn das Flugzeug mit dem Schwanz nach unten hängt, müssen Sie etwas Gewicht in der Nase hinzufügen (oder umverlagern). Normalerweise wird das Flugzeug entweder ausgewogen oder leicht schwanzlastig sein. Die einfachste Lösung für ein schwanzlastiges Flugzeug ist, die Empfängerbatterie unter den Kraftstofftank zu verlagern und sie mit etwas Schaumstoff in der richtigen Lage zu halten.



### Betanken des Modells

Ziehen Sie den Spritschlauch vom Vergaser des Motors ab und verbinden diesen mit Ihrer Spritpumpe. Betanken Sie nun durch diesen Schlauch das Modell. Sobald Sprit durch den Druckanschlussschlauch Richtung Schalldämpfer fließt, sofort den Tankvorgang einstellen und wieder etwas Sprit aus dem Tank pumpen. Den Schlauch von der Pumpe entfernen und wieder am Vergaser anschließen.

## VOR DEM FLUG

Wenn Sie ein erfahrener Modellpilot sind, trifft manches von dem, was im folgenden Text erwähnt wird, auf Sie nicht zu. Ignorieren Sie einfach alle Hinweise auf „Ihre ersten Flüge“.

## EINEN GEEIGNETEN FLUGPLATZ AUSSUCHEN

Im allgemeinen ist der beste Ort, um Ihr Modell einzufliegen, bei einem vom DMFV (Deutscher Modellflug Verband) angemieteten Vereinsflugplatz. Ihr örtlicher Modellbauhändler kann Ihnen sagen, ob es in Ihrer Gegend einen derartigen Verein gibt. Es ist auch eine gute Idee, dieser Organisation beizutreten, bevor Sie Ihr Modell einfliegen, da dort eine Haftpflichtversicherung angeboten wird, die Sie schützen kann, falls Ihr Modell Sach- oder Personenschäden verursacht. Gibt es keinen Vereinsflugplatz in Ihrer Gemeinde, werden Sie eine große Fläche finden müssen, die frei von Hindernissen ist und über eine ebene Gras- oder Asphaltfläche verfügt, die als Startbahn genutzt werden kann. Aus Sicherheitsgründen sollte dieser Ort ein gutes Stück entfernt von Häusern, Gebäuden, Schulen, Stromleitungen und Flugplätzen sein. Wenn Sie Ihr Modell innerhalb eines 10 km Radius von einem Flugplatz betreiben wollen, sollten Sie sich mit dem Flugplatzbetreiber absprechen, bevor Sie Ihr Modell dort fliegen.

## ANMERKUNG ZU BATTERIEN

Die Batterien sind das Herz Ihrer Fernsteueranlage. Stellen Sie sicher, dass die Batterien voll geladen sind! Befolgen Sie bei wiederaufladbaren Batterien die Anweisungen des Herstellers, um sicherzugehen, dass die Batterien voll aufgeladen sind, besonders, wenn die Fernsteuerung das erste Mal benutzt wird.

Wenn Sie in Ihrer Fernsteuerung Trockenzellen verwenden, stellen Sie sicher, dass die Batterien neuwertig sind. Sie haben eine Menge Geld in dieses Projekt investiert, daher ist es das Risiko nicht wert, alte Batterien zu verwenden.

## VORFLUG-KONTROLLE

Folgende Kontrollen sollten Sie vor jedem neuen Flug durchführen:

- 1. Überprüfen Sie sämtliche Ruderflächen auf Lockerheit oder Beschädigung.
- 2. Kontrollieren Sie alle Schrauben, Gabelköpfe, Muttern und alle anderen Verbindungen, um sicherzustellen, dass alles sicher festgezogen ist.
- 3. Kontrollieren Sie, welche Funkkanäle gerade im Gebrauch sind. Schalten Sie Ihre Fernsteuerung nicht ein, bevor Sie sich nicht absolut sicher sind, dass Sie der einzige sind, der dieses Frequenzband nutzt.
- 4. Kontrollieren Sie die ordnungsgemäße Funktion aller Ruderflächen.
- 5. Überprüfen Sie den Ladezustand sowohl der Empfänger- als auch der Senderbatterien vor dem Flug.
- 6. Führen Sie einen Reichweitencheck einmal mit abgestelltem und einmal mit laufendem Motor durch! Befolgen Sie hierbei die Anweisungen des Herstellers der Fernsteuerung.

## FLIEGEN

Es kann sehr aufregend sein zu lernen, wie man ein ferngesteuertes Modellflugzeug beherrscht, aber es ist wichtig, dass Sie die Grundlagen des Fliegens und der Steuerung vollkommen verstehen, bevor Sie Ihre ersten Flugversuche unternehmen. Daher empfehlen wir dringend, dass Sie sich für Ihre ersten paar Flüge des Fachwissens eines erfahrenen Modellpilotenlehrers versichern. Er (oder sie) kann Ihnen helfen, Ihr Modell viel reibungsloser in die Luft zu bringen, als wenn Sie alles das erste Mal selber ausprobieren.

## WIE MAN SICH ZURECHTFINDET

Wir empfehlen, dass Sie sich eine große ebene und hindernisfreie Fläche suchen, um mit Ihrem Flugzeug Rollversuche zu unternehmen, bevor Sie einen Start probieren. Zum Rollen benötigen Sie lediglich den Seitenruderknüppel. Bei den langsamen Geschwindigkeiten, die während der Rollversuche vorkommen, sind Querruder und Höhenruder noch nicht wirksam.

Das erste und wichtigste, das man im Kopf behalten sollte, wenn man ein Flugmodell steuert, ist: Die Steuerung des Modells funktioniert so, als säßen Sie selber im Cockpit des Flugmodells. Das bedeutet, dass wenn Sie den Höhenruderknüppel nach hinten (unten) ziehen, das Flugzeug die Nase nach oben nimmt. Das Bewegen des Seitenruderknüppels nach rechts hat ein „Gieren“ des Flugzeugs nach rechts zur Folge, und wenn man den Querruderknüppel nach rechts bewegt, „rollt“ das Flugzeug nach rechts. Ist doch ziemlich einfach, oder? Nun, nicht ganz. Nachdem Sie tatsächlich auf dem Boden stehen und nicht im Flugzeug sitzen, funktioniert die Steuerung so wie geschildert nur, wenn Sie in dieselbe Richtung blicken, in die das Flugzeug fliegt. Das Problem ist, dass sich, wenn das Flugzeug auf Sie zufliegt, die Seitenruder- und Querrudersteuerungsrichtung für den unerfahrenen Piloten scheinbar umkehrt. Aus diesem Grund empfehlen wir, dass Sie das Rollen am Boden auf einer großen offenen Fläche ausprobieren und sich dadurch an die Steuerungsrichtungsumkehr gewöhnen.

Versuchen Sie während Ihrer allerersten Flüge, in die Richtung zu blicken, in die das Flugzeug fliegt, und über Ihre Schulter zu sehen, falls notwendig. Dann fällt es Ihnen ein wenig leichter, so zu tun, als säßen Sie selber im Cockpit.

## ERSTFLUG

Wenn Sie sich an das Steuern gewöhnt haben, sollten Sie für Ihren ersten Flug genügend vorbereitet sein. Gehen Sie die Vorflug-Checkliste nochmals gründlich durch, und rollen Sie auf die Startbahn hinaus (hoffentlich mit einem erfahrenen Piloten an Ihrer Seite). Steuern Sie das Modell genau in den Wind und öffnen Sie allmählich die Drossel, bis Vollgas erreicht ist. Während das Modell nach vorne zu rollen beginnt, kann es sein, daß es wegen des Motordrehmoments nach links ausbricht. Geben Sie genügend Seitenruder rechts, um das Flugzeug relativ gerade in den Wind rollen zu lassen. Haben Sie das Modell mit rechtem Seitenzug gebaut, ist diese Tendenz wahrscheinlich gar nicht wahrzunehmen. Wenn das Flugzeug Fahrt aufnimmt, kann der Seitenruderausschlag nach rechts reduziert werden.

Wenn das Flugzeug die Abhebegeschwindigkeit erreicht hat, wird es wahrscheinlich von selbst versuchen zu fliegen. Wenn das Gras das Abheben zu behindern scheint, kann ein leichtes „auf“ mit dem Höhenruder gegeben werden, aber es ist sehr wichtig, nicht zu früh zuviel Höhenruder zu geben, da sonst die Strömung abreißt und das Flugzeug eine Rolle am Boden schlägt.

Wenn das Flugzeug abgehoben hat, reduzieren Sie den Höhenruderausschlag nach oben und gestatten es dem Flugzeug, an Fluggeschwindigkeit zuzunehmen, während es langsam Höhe gewinnt. Wenn erst einmal eine sichere Fluggeschwindigkeit und Höhe erreicht ist, sollten Sie daran denken, das Flugzeug zurück zum Flugplatz zu lenken. Geben Sie alle Steuerausschläge vorsichtig und allmählich, damit Sie die Auswirkung auf das Flugzeug beobachten können. Während der Kurven wird es nötig sein, ein wenig Höhenruder „auf“ zu geben, damit das Flugzeug die Höhe halten kann. Es sollte möglich sein, die Drosselstellung bis etwa Halbgas für normale Reisegeschwindigkeit zu reduzieren; dies verringert die Fluggeschwindigkeit und gibt Ihnen mehr Zeit, darüber nachzudenken, was gerade vor sich geht. Sie werden herausfinden, dass sich das Flugzeug, wenn es einmal abgehoben hat, allein mit den Querruder- und Höhenruderknüppeln fliegen lässt. Das ist vollkommen in Ordnung und wird Ihnen das Lernen sehr erleichtern.

Wenn das Flugzeug die Tendenz hat zu gieren, zu rollen, zu steigen oder zu sinken, können Sie die Trimmer am Sender nachstellen, um das zu korrigieren. Bei Ihren ersten Flügen mag es eine gute Idee sein, einen erfahrenen Piloten die Einstellungen vornehmen zu lassen, während Sie das Flugzeug fliegen.

Wenn Sie die Orientierung verlieren oder das Flugzeug außer Kontrolle gerät, nehmen Sie einfach beide Hände vom Steuer weg und geben Sie dem Flugzeug die Gelegenheit, sich wieder zu stabilisieren. Behalten Sie einen kühlen Kopf und versuchen Sie sich vorzustellen, dass Sie selbst im Cockpit sitzen. Dann geben Sie den Steuerausschlag, der notwendig ist, um das Flugzeug auf den richtigen Flugweg zu bringen. Wenn Ihnen die Zeit zu knapp oder der Raum zu eng wird und Sie erkennen, dass das Flugzeug gegen ein Hindernis prallen wird (Boden, Baum, usw.), ziehen Sie den Drosselknüppel ganz zurück auf Leerlaufstellung und ziehen den Höhenruderknüppel etwa halb zurück. Dies wird die Geschwindigkeit des Flugzeugs verringern und den zu tragenden Schaden so gering wie möglich halten.

Um sich zur Landung vorzubereiten, führen Sie einige Überflüge in sicherer Höhe durch, um sich an die Langsamflugeigenschaften des Flugzeugs zu gewöhnen. Ein wichtiger Faktor, den Sie sich merken sollten, ist, dass Sie die Flughöhe mit der Drossel steuern sollten und nicht etwa mit dem Höhenruder, wie Sie es vielleicht erwarten würden. Üben Sie, wie man die Nase des Flugzeugs mit einem kleinen Tick Höhenruder „auf“ leicht anhebt, um dann mit der Drossel die Flughöhe zu steuern. Wenn Sie bereit zur Landung sind, fliegen Sie im Gegenanflug über die Landebahn hinaus. Wenn das Flugzeug etwa 100m im Gegenanflug zurückgelegt hat, reduzieren Sie die Drossel fast bis zum Leerlauf und schwenken 90° zur Landebahn ein.

Fliegen Sie eine oder zwei Sekunden geradeaus, bis sich das Flugzeug fast auf Höhe der Landebahn befindet. Schwenken Sie wieder 90° ein und fliegen Sie direkt auf die Landebahn zu, während Sie die Drossel zur Regelung der Sinkgeschwindigkeit benutzen. Halten Sie die Flugzeugnase mit dem Höhenruder leicht nach oben und lassen Sie das Flugzeug sanft auf die Landebahn zugleiten. Versuchen Sie nicht, den Gleitpfad zu strecken, ohne mehr Drossel zu geben, da sonst die Strömung abreißen kann.

## CHECKLISTE NACH DEM FLUG

- 1. Stellen Sie sicher, dass sowohl der Sender als auch der Empfänger ausgeschaltet ist.
- 2. Entleeren Sie den Tank vollständig. Kraftstoff, der für längere Zeit im Tank verbleibt, kann den Tank, die Armaturen und den Vergaser „verharzen“.
- 3. Säubern Sie das Flugzeug mit Papiertüchern und einem Haushalts-Sprayreiniger. Wenn Sie Ihr Flugzeug sauber halten, wird es länger halten und gut aussehen.
- 4. Geben Sie ein paar Tropfen dünnflüssiges Öl in den Vergaser und drehen Sie den Propeller ein paar Mal durch (ohne dass die Glühkerze bestromt wird), damit das Öl im ganzen Motor verteilt wird.
- 5. Überprüfen Sie den Propeller und wechseln Sie ihn aus, wenn sich Splitter oder Risse finden sollten.
- 6. Überprüfen Sie das ganze Flugzeug auf Risse in der Bespannung, auf neue Macken und Beulen, lose Schrauben und Stecker und auf jeglichen anderen Verschleiß bzw. Abnutzung.
- 7. Benutzen Sie ein Voltmeter, um die Spannung der Empfängerbatterie zu überprüfen. Ist sie zu niedrig, wissen Sie, dass Sie das nächste Mal nicht so lange fliegen sollten. Ist sie noch genügend hoch, dürfen Sie bei Ihrem nächsten Flug etwas länger unterwegs sein.

## SICHERHEITSVORKEHRUNGEN

- Tragen Sie eine Schutzbrille, wenn Sie Modellflugmotoren starten und betreiben.
- Modellflugmotorkraftstoff ist sehr leicht entzündlich, und die Flamme ist sehr gefährlich, da sie beinahe unsichtbar ist! Rauchen Sie nicht beim Umgang mit dem Kraftstoff und setzen sie ihn keinen Funken, großer Hitze oder offener Flamme aus.
- Lassen Sie Modellflugmotoren nicht im Inneren von Garagen oder anderen geschlossenen Räumen laufen, da diese große Mengen von tödlichen Kohlenmonoxidgasen abgeben.
- Lassen Sie Flugmodellmotoren nicht in der Nähe von Schotter, Sand oder losen Teilchen laufen. Diese Stoffe werden vom Vergaser angesaugt und können außerdem vom Propeller weggeschleudert werden.
- Bleiben Sie bei laufendem Motor immer hinter dem Propeller. Nehmen Sie sämtliche Motoreinstellarbeiten hinter dem Motor stehend vor. Unter gar keinen Umständen sollten Sie zulassen, dass Ihr Gesicht oder Ihr Körper in die Nähe des Propellerkreises kommt, während der Motor läuft.
- Vermeiden Sie weite Kleidung oder andere lose Gegenstände in der Nähe des Propellers.
- Um den Motor abzustellen, unterbrechen Sie die Kraftstoff- oder Luftzufuhr. Werfen Sie keine Lappen oder andere Gegenstände in den Propeller, um den Motor abzustellen.
- Vermeiden Sie direkte Berührung des Motors oder des Schalldämpfers während des Laufs oder kurz danach beide werden sehr heiß!
- Wenn Sie irgendwelche ungewöhnlichen Geräusche wahrnehmen, während Ihr Flugzeug fliegt, landen Sie sofort und untersuchen Sie das Problem, bevor Sie wieder starten. Ruderflattern, das sich oft durch ein tieffrequentes „Brummen“ bemerkbar macht, kann ein Flugzeug schnell zerstören und sollte nicht ignoriert werden. Flattern wird üblicherweise von weichen Rudern verursacht und ist im allgemeinen relativ leicht zu beheben.

## HINWEISE zu REPARATUR und GEWÄHRLEISTUNG

Sehr geehrter Kunde,

Sie haben uns einen Schadensfall gemeldet/eingereicht, der direkt oder indirekt im Zusammenhang mit ein Produkt steht, das von der Thunder Tiger GmbH in Deutschland, Österreich und in der Schweiz vertrieben wird.

Um einen Schadensfall ordentlich und zu Ihrer Zufriedenheit bearbeiten zu können, müssen wir ein Mindestmaß an grundlegenden Informationen erhalten.

Zudem müssen elementarste Voraussetzungen formaler Natur vorhanden sein.

Deshalb bitten wir Sie darum, die nachfolgende Auflistung abzarbeiten und ggf. die entsprechenden Unterlagen einzureichen. Zur Vermeidung von unnötigen Verzögerungen sollten Sie dies bitte gewissenhaft und schnellstmöglich tun.

Bitte beachten Sie immer:

Warensendungen können von der Thunder Tiger GmbH nur angenommen werden, wenn sie frei von Kosten für den Empfänger sind.

Danke für Ihre Mithilfe!

### Bitte Anleitung(en) des betroffenen Artikels beachten!

Dies sollte eigentlich bereits vor Inbetriebnahme des Artikels erfolgen sein, was aber leider in der Realität nur zu selten geschieht. Nicht wenige Probleme, vermeintliche & tatsächliche Fehler, Garantieforderungen,...usw. können bereits mit Hilfe der Anleitungen abgeklärt werden.

Zum vorangegangenen Punkt bitte Anlage(n) beachten!

Reparaturen und Garantiefälle können nur bearbeitet werden, wenn dem betroffenen Artikel eine aussagekräftige FEHLERBESCHREIBUNG beiliegt. Das beliebte Wort „defekt“ ist nur in den wenigsten Fällen ausreichend.

### FÄLLE im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistungsfrist

Können nur als solche bearbeitet werden, wenn die nachfolgenden Punkte erfüllt sind!

Der Thunder Tiger GmbH müssen „eindeutige“ Rechnungskopien (Elektronisch erstellte Kassenbelege, andere Belege mit Datum, Unterschrift, Name, Firmenstempel,...eben in einer solchen Form, wie Rechnungen ordnungsgemäß erstellt sein müssen, um rechtlich anerkannt zu werden!) für betroffene Artikel vorgelegt werden. Für die Durchführung dieser Maßnahme ist der den Fall Einreichende selbstverantwortlich.

Bei Verbrennungsmotoren zusätzlich:

Nachweis darüber, welche Spritsorte verwendet wurde (Rechnungskopien in korrekter Form nach obiger Definition).

Ungefähre (+/- 0,5 Liter) Laufleistung in Litern.

Schadhafte Artikel MÜSSEN uns vorgelegt werden! Ausnahmen sind nur nach Absprache möglich.

Bitte beachten:

UNFREI SENDUNGEN können von uns aus vertriebstechnischen Gründen NICHT ANGENOMMEN werden!

Anleitungen müssen beachtet werden! Schäden, die darauf zurückzuführen sind, dass elementarste Hinweise der Anleitungen missachtet wurden, fallen unter die Kategorie „fahrlässiger Gebrauch“ und können nicht als Gewährleistungs-Fälle eingestuft werden. Die Weiterbearbeitung eines solch eingestuften Falles kann nur erfolgen, wenn Sie uns nachträglich einen Reparatur-Auftrag erteilen bzw. Ihr Einverständnis zu einer von uns angebotenen Regelungen auf Kulanz-Basis mitteilen.

Zum vorangegangenen Punkt bitte Anlage(n) beachten!

Ihr Fall erlaubt es Ihnen eine Regelungen auf Kulanz-Basis anzubieten. Bei jedem „Entgegenkommen“ dieser Art handelt es sich aber jeweils um einen für sich allein stehenden Fall, aus dem sich AUSDRÜCKLICH keine generell gültigen Leistungen und Rechte ableiten lassen.

Zum vorangegangenen Punkt bitte Anlage(n) beachten!

### REPARATUREN

Können nur bearbeitet werden, wenn die nachfolgenden Punkte erfüllt sind!

Es muss ein klar formulierter Reparatur-Auftrag vorgelegt werden!

Verbindliche Kostenvoranschläge können auf Grund der daraus resultierenden Zusatzkosten nicht erstellt werden.

Die Rentabilitätsquote bei Reparaturen würde deutlich sinken. Der Grundsatz der „generellen Rentabilität“ wird bei Reparaturen immer berücksichtigt, d.h. ab zu erwartenden Reparaturkosten oberhalb 60 % der aktuellen UPE des betroffenen Artikel wird mit dem Auftraggeber Rücksprache gehalten.

Die Rücksendung an Endverbraucher kann nur per Nachnahme erfolgen!

## FORMULAR „SCHADENSFALL“

ACHTUNG: Die mit (\*) gekennzeichneten Angaben sind zwingend notwendig!  
Zutreffendes Feld ggf. ankreuzen!

NAME, VORNAME (*)	
STRASSE, HAUSNUMMER (*)	
Land, PLZ, ORT (*)	
TEL. (*) + FAX	
EM@IL	
ARTIKEL-NR., BEZEICHNUNG (*)	
KAUFDATUM (*)	
FEHLERBESCHREIBUNG (*)	
Ich möchte eine Leistung im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistungsfrist in Anspruch nehmen, und habe alle notwendigen Belege und Zusatzinformationen (gemäß „Hinweise zu Reparaturen und Gewährleistung“) beigelegt.	
UNGEFÄHRE LAUFLEISTUNG in Litern (+/- 0,5 L) (nur bei Verbrennungsmotoren)	
Für den Fall, dass mein Schaden nicht als Gewährleistungsfall eingestuft wird, erteile ich hiermit der Thunder Tiger GmbH einen Reparaturauftrag gemäß der Bedingungen „Hinweise zu Reparaturen und Gewährleistung“.	
REPARATUREN - Hiermit erteile ich der Thunder Tiger GmbH einen Reparaturauftrag für den oben angeführten Artikel gemäß der Bedingungen „Hinweise zu Reparaturen und Gewährleistung“.	
Datum, Ort	
Unterschrift	