



**NOTICE DE D'UTILISATION DES
AT-10 ES/EB SUPER COMBO**
Réf. T6525F2X - T6526F2X

GARANTIE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre pas 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.

PAGE 1

INTRODUCTION

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'achat de ce modèle réduit unique en son genre, le Stadium Truck électrique à l'échelle 1/10 AT-10 ES ou buggy TT 1/10 AT-10 EB et pour l'intérêt que vous portez aux produits THUNDER TIGER.

Même si ce modèle est vraiment prêt à rouler, lisez très attentivement cette notice traduite et référez-vous aux consignes d'utilisation pour profiter au mieux de cet engin exceptionnel.

Les différentes phases de mise en oeuvre sont très simples avec des photos très détaillées sur la notice originale et ne nécessitent que des outils courants.

ATTENTION

Veuillez lire toutes les instructions et familiarisez-vous avec le produit et sa radiocommande avant toute utilisation.

1. Ce produit n'est pas un jouet. C'est un modèle de haute performance. Il est important de vous familiariser avec le modèle, son manuel et sa construction avant l'assemblage ou l'utilisation. Il est nécessaire qu'un adulte encadre un enfant si celui-ci effectue le montage.
2. Ne faites pas fonctionner votre modèle réduit sous la pluie, sur la voie publique, à proximité de personnes, près d'un aéroport, ou proche de lieux assujettis à des restrictions d'émission radio.
3. Ce produit, ses pièces et sa construction peuvent se révéler dangereux. Faites toujours très attention lorsque vous mécanisez sur le produit. Ne touchez pas les pièces du modèle qui sont en rotation.
4. Contrôlez que la fréquence de votre radiocommande soit conforme aux fréquences autorisées dans votre région ou votre pays. Prenez soin de vous assurer qu'il n'y a pas d'autres modélistes utilisant la même fréquence radio que la vôtre. Enfin, vérifiez que votre radiocommande fonctionne correctement avant d'utiliser votre modèle réduit.
5. Utilisez un chargeur adapté au type de batterie utilisé avec le modèle. Suivez les instructions de la notice du chargeur.
6. Ne touchez pas les équipements électriques juste après une utilisation, ceux-ci peuvent être extrêmement chauds (ex. moteur, variateur, pignons, batterie ...).
7. Ne faites pas forcer le moteur inutilement. Vous pourriez faire brûler le variateur si vous forcez sur le moteur alors que le modèle est bloqué contre un obstacle qui l'empêche de rouler librement.
8. Si vous faites fonctionner votre modèle réduit de façon inadaptée, vous pouvez provoquer des dommages sur autrui. Thunder Tiger et son distributeur n'ont aucune responsabilité sur les conséquences liées à l'expédition, à la construction du modèle réduit ou à toute utilisation effectuée de façon non conforme.
9. Thunder Tiger et son distributeur n'assument et n'acceptent aucune responsabilité pour des dommages causés sur des personnes et liés au fonctionnement d'un modèle réduit, son mauvais assemblage ou son équipement/son utilisation. Du fait que l'utilisateur assemble et monte lui-même ce produit, il accepte les

conséquences qui y sont liées. Si l'acheteur n'est pas d'accord pour accepter cette responsabilité, il devra retourner ce kit dans son emballage d'origine, non assemblé et inutilisé dans le point de vente où il l'a acheté.

PAGE 2

ELEMENTS NECESSAIRES A L'UTILISATION (non fournis)

- Tournevis cruciforme
- Pince à bec fin et pince coupante
- Batterie Ni-Mh 7,2V 3000mAh (MRC - Réf. SA10001N)
- Chargeur rapide Ni-MH 7,2V (MRC - Réf. 44.340)
- 8 piles alcalines LR06 ou 8 piles rechargeables Ni-MH 1.2V (MRC - Réf. SA10002N) pour l'émetteur

RADIO-COMMANDE (fournie avec les ensembles SUPER COMBO)

- Ensemble radio à volant JAGUAR T2P 2 voies
- 1 récepteur AM 2 voies, 1 servo S1903 et 1 cordon interrupteur
- 1 variateur électronique avant/frein ACE R/C VELOCI RS
- 1 moteur électrique REEDY 17x2

OUTILS INCLUS

- Clé en croix 4 branches
- Clés BTR (4 pcs)

PAGE 3

1. INSTALLATION DE LA TRINGLERIE DE DIRECTION (effectué sur la version Super Combo)

- a. Trouvez le palonnier approprié au servo que vous utilisez (marqué H pour HITEC, F pour Futaba, J pour graupner/JR et A pour Sanwa). Démontez le palonnier d'origine du servo et remplacez-le par celui ainsi fourni. Vissez la petite rotule métal dans le trou extérieur du palonnier et placez la rondelle de mousse dessus. Fixez le servo sur ses 2 supports à l'aide des 4 vis et rondelles. Si vous utilisez un servo Sanwa, ajoutez les 2 entretoises entre les pattes du servo et les supports.
- b. Fixez l'ensemble ainsi monté sur le châssis avec 2 vis FHC.
- c. Assemblez la biellette de direction en respectant la longueur indiquée sur le schéma échelle 1.
- d. Avec une pince à bec fin, attachez la biellette sur les rotules métal du servo et du sauve-servo.

2. INSTALLATION DE LA RECEPTION RADIO (effectué sur la version Super Combo)

- a. Fixez le variateur sur le côté gauche du châssis avec de l'adhésif double-face.
- b. Passez le fil du variateur à travers le compartiment de la batterie par les 2 trous des cloisons.
- c. Découpez un morceau d'adhésif double-face, retirez un côté de la pellicule de protection et collez-le sur le dessous du récepteur.
- d. Passez le fil d'antenne dans le support moulé du châssis. Retirez l'autre côté de la pellicule de protection de l'adhésif double-face et collez le récepteur sur le côté droit du châssis comme indiqué sur la photo.
- e. Branchez la prise du variateur sur la voie 2 du récepteur et celle du servo de direction sur la voie 1 en suivant les instructions de la notice de votre ensemble radio. Regrouper les fils avec un petit collier nylon afin qu'ils ne s'emmêlent pas.

PAGE 4

3. PREPARATION DE LA RADIO

- a. Installez l'antenne sur l'émetteur.
- b. Vérifiez la fréquence imprimée sur le quartz de l'émetteur.
- c. Vérifiez la fréquence imprimée sur le quartz du récepteur et assurez-vous qu'elle corresponde à celle du quartz de l'émetteur. Soyez sûr que personne n'utilise la même fréquence que la vôtre. Lorsqu'il y a un problème radio, cela est dû généralement à des quartz inadaptés, à des quartz défectueux, ou à des gens utilisant la même fréquence. Passez ensuite le fil d'antenne de réception dans le tube jusqu'à ce qu'il ressorte

de l'autre côté. Fixez le tube d'antenne sur son support.

4. INSTALLATION DES BATTERIES DE L'EMETTEUR (non fournis)

- Installez 8 piles alcalines de type AA/LR06 dans l'émetteur.
- Installez la batterie de propulsion (type Ni-MH 7,2V en stick) dans le logement du châssis et branchez-la au variateur électronique.
- ATTENTION** : Vérifiez que les branchements de la batterie sur le variateur soient corrects, sinon vous risquez d'endommager irrémédiablement le variateur.

5. FONCTIONNEMENT DE LA RADIO

- Lorsque vous allumez la radio, allumez d'abord l'émetteur.
- Ensuite, allumez le récepteur. Lorsque vous éteignez, éteignez d'abord le récepteur puis l'émetteur.
- Pour inverser le sens de rotation du servo de direction ou le sens de fonctionnement du variateur, utilisez les petits interrupteurs blancs situés sur le côté de la radio à volant (ou situés sous la radio à manches). Pour régler les trims des servos de la radio à volant, utilisez les boutons situés sur le côté du volant (le trim de direction est indiqué par les lettres "ST" et le trim de gaz/frein par "TH"). Sur l'émetteur à manches, les trims sont situés à côté des manches.
- Ne videz jamais complètement les piles de votre émetteur où vous risqueriez de perdre le contrôle de votre modèle.
- Pour plus de détails, veuillez lire le manuel d'instructions de la radiocommande.

PAGE 5

6. UTILISATION DE LA FONCTION DE DIRECTION

- Vérifiez le fonctionnement de la commande de direction de votre radio. Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, tournez le volant/poussez le manche à gauche. Les roues avant doivent s'orienter vers la gauche. Si ce n'est pas le cas, inversez le sens de rotation du servo de direction avec l'interrupteur correspondant.
- Remettez le volant/manche en position neutre (centrale). Les roues avant doivent maintenant être parfaitement dans l'axe du modèle. Si ce n'est pas le cas, utilisez le levier de trim de direction pour corriger.
- Tournez le volant/poussez le manche vers la droite. Les roues avant doivent s'orienter vers la droite.

7. REGLAGE DU VARIATEUR ELECTRONIQUE

- Débranchez un des fils du moteur afin d'empêcher tout risque de démarrage de celui-ci pendant l'opération.
- Allumez l'émetteur de votre radiocommande.
- Branchez la batterie de propulsion au variateur électronique.
- Allumez le variateur électronique à l'aide de l'interrupteur situé sur le côté.
- Trouvez le petit tournevis de réglage fourni dans le sachet accessoires ou utilisez un petit tournevis plat.
- Avec ce petit tournevis, appuyez pendant au moins 3 secondes sur le bouton de réglage "set-up".

PAGE 6

7. REGLAGE DU VARIATEUR ELECTRONIQUE

(Les photos montrent le variateur ACE R/C VELOCI-RS installée sur l'AT-10 ES SUPER COMBO. Avant d'utiliser votre modèle, vous devez régler le neutre, le plein pot et le frein du variateur électronique.)

- La diode LED clignote rouge/vert indiquant que le variateur est en mode réglage.
- Laissez la gâchette de l'émetteur en position neutre et le trim de gaz/frein au centre.
- Appuyez sur le bouton "set-up", le réglage du neutre est maintenant effectué et la LED s'allume en vert.
- Tirez à fond la gâchette en position plein-pot.
- Appuyez sur le bouton "set-up" en maintenant la gâchette dans cette position.
- Le réglage du plein-pot est maintenant effectué et la LED s'allume en rouge.
- Poussez à fond la gâchette en position frein.
- Appuyez sur le bouton "set-up" en maintenant la gâchette dans cette position.
- Le réglage du frein est maintenant effectué et la LED clignote 3 fois avant de s'allumer en rouge/vert.

FELICITATIONS !

Votre variateur électronique de vitesse est maintenant réglé et prêt à fonctionner.

Rappelez-vous : Allumez toujours l'émetteur en premier et éteignez toujours l'émetteur en dernier.

Si vous faites une mauvaise manipulation pendant la procédure de réglage du variateur, ne vous inquiétez pas, débranchez la batterie de propulsion pendant environ 10 secondes et reprenez depuis la première étape.

Référez-vous à la notice du variateur électronique de vitesse pour de plus amples explications.

PAGE 7

8. CARACTERISTIQUES DU VARIATEUR ELECTRONIQUE VELOCI RS (fourni dans la version SUPER COMBO)

Le variateur électronique de vitesse VELOCI intègre une nouvelle fonction de protection thermique. Cette fonction évite au variateur de surchauffer pendant son fonctionnement. Si la température du variateur dépasse le niveau de sécurité, le moteur va temporairement être coupé alors que la commande de la direction reste active. Lorsque la protection thermique se déclenche, la diode LED clignotera rouge et vert simultanément. Attendez simplement quelques minutes que le variateur refroidisse et que la fonction de commande du moteur reprenne.

Une surchauffe peut être occasionnée par :

- Rouler en marche arrière pendant plus de 8 secondes.
- Le moteur utilisé est trop puissant par rapport à la capacité du variateur.
- Le jeu d'entredent pignon moteur/couronne est trop serré ou la transmission est grippée.
- Le rapport de transmission est trop long.
- Vous alternez trop rapidement les phases de plein pot en marche avant et de plein pot en marche arrière.
- Vous freinez à fond trop souvent.
- Le radiateur du variateur n'est pas assez bien refroidi, ouvrez la carrosserie pour faire circuler de l'air sur le variateur.

9. CHARGE DE LA BATTERIE DE PROPULSION (batterie et chargeur fournis dans la version SUPER COMBO)

- Avant de charger la batterie 7,2V, assurez-vous que celle-ci est déchargée. Déchargez la batterie en faisant tourner le moteur jusqu'à ce que celui-ci ralentisse fortement en position plein-pot ou utilisez un déchargeur (non fourni).
- Pour de meilleures performances, laissez la batterie refroidir avant de la recharger. La chaleur peut empêcher la batterie de se charger complètement et réduit aussi la capacité de décharge de la batterie.
- Lorsque la batterie est prête pour la charge, branchez en premier lieu le chargeur sur le secteur 220V et connectez la batterie sur la prise du chargeur.
- Surveillez la batterie pendant sa charge. Lorsque la batterie est complètement chargée, débranchez-la du chargeur (une surcharge ou l'utilisation inadéquate d'un chargeur peut faire chauffer excessivement la batterie et l'endommager).

Capacité de la batterie

1800mAh
2000mAh
2400mAh
3000mAh

Temps de charge (avec le chargeur AC2606)

13h30
15h00
18h00
22h30

10. MAINTENANCE ET ENTRETIEN

- Eteignez la radiocommande (émetteur + récepteur) et débranchez la batterie 7,2V lorsque vous ne vous servez plus du modèle.
- Nettoyez le modèle de la poussière, du sable et d'autres salissures avant de le ranger entre 2 utilisations.
- N'utilisez pas de solvants corrosifs pour nettoyer le châssis, cela pourrait endommager les éléments électroniques tels que récepteur ou variateur de vitesse et même la matière composite directement. Il est préférable d'utiliser une soufflette à air comprimé, un pinceau ou une brosse à dent pour nettoyer votre AT-10 ES.

PAGE 12
DEPANNAGE

Si vous avez des difficultés à faire fonctionner votre AT-10 ES, voici une liste de points à vérifier en premier lieu.

Description	Problème	Solution
Le modèle s'arrête ou ralenti	Le variateur de vitesse surchauffe	.Laissez-le refroidir avant de redémarrer.
Le modèle a des sursauts	Problème d'alimentation Le jeu d'entredent entre le pignon et la couronne est trop serré	.Vérifiez les branchements, les piles de l'émetteur, ou les quartz. Surveillez aussi les antiparasites du moteur et les fils mal branchés. .Laissez le moteur refroidir et réglez de nouveau le jeu entre le pignon et la couronne suivant le moteur.
Pas d'alimentation	La batterie est déchargée La batterie est débranchée	.Rechargez la batterie de propulsion. .Branchez la batterie au variateur de vitesse.
Pas d'accélération	Le moteur est débranché Le moteur est cassé Pas de gaz, juste la direction Le moteur tourne	.Branchez le moteur. .Changez le moteur. .La fonction ATL fonctionne ; éteignez la voiture puis l'émetteur et suivez les instructions pour allumer l'émetteur en premier puis le récepteur. .Vérifiez que le trim de gaz soit en position neutre.
Pas de direction	Le servo est débranché La tringlerie est bridée Le servo est cassé	.Branchez le servo de direction sur le récepteur. .Libérez la tringlerie de direction pour qu'il n'y ait pas de point dur dans le mouvement. .Remplacez le servo de direction.
Sens inverse	La voiture freine lorsque l'on tire la gâchette et avance lorsqu'on la pousse	.Commutez l'interrupteur d'inversion de sens de fonctionnement de la voie 2 situé sur votre émetteur.

GUIDE DE DEMARRAGE RAPIDE

Lisez attentivement les instructions de ce guide de démarrage rapide avant de faire rouler votre modèle réduit radiocommandé.

- Sortez les éléments de la boîte.
- Branchez le chargeur lent sur la prise secteur 220V (chargeur non inclus).
- Branchez la prise de la batterie de propulsion sur celle du chargeur lent 220V. La première charge devra durer au moins 10 heures (batterie non incluse).
- Installez 8 piles AA LR06 dans l'émetteur en respectant le sens des polarités.
- Une fois la batterie de propulsion chargée, branchez-la sur le variateur électronique.
- AVANT D'ALLUMER L'ENSEMBLE RADIO.** Vérifiez que les quartz de fréquence de l'émetteur et du récepteur soient identiques, sinon vous risquez de perdre le contrôle du véhicule. Allumez l'émetteur en premier et le récepteur ensuite.
- Steering : direction ; throttle : accélérateur. Réglez le bouton de trim de direction pour que les roues soient

droites lorsque le volant est en position centrale (neutre). Si l'accélérateur n'est pas en position neutre, réglez-le avec le bouton de trim d'accélérateur. La voiture ne doit pas avancer toute seule lorsque vous relâchez la gâchette.

- Passez le fil d'antenne du récepteur dans le tube d'antenne et fixez ce dernier sur le châssis. Installez la carrosserie en faisant passer le tube d'antenne au travers par le trou prévu à cet effet. Fixez la carrosserie avec les clips métal fournis.
- Eteignez toujours le modèle en premier avec l'interrupteur du variateur, PUIS éteignez l'émetteur en dernier afin de ne pas perdre le contrôle du véhicule.

NOTICE DE LA RADIOCOMMANDE
JAGUAR T2P/T3P

Page 1
INTRODUCTION

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'acquisition de l'ensemble radiocommande JAGUAR. Les nouvelles JAGUAR 2 voies et 3 voies ont été conçues à Taiwan avec une technologie de pointe. Le bon usage et l'entretien des radiocommandes JAGUAR vous procureront un pilotage précis et simple ainsi que des longs moments de pur plaisir. Lisez attentivement cette notice d'instruction afin de vous familiariser avec ce système radiocommande et de le régler au mieux.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

L'émetteur

- Emetteur à volant AM
- Disponible en 2 voies (Jaguar T2P) et en 3 voies (Jaguar T3P)
- Ergonomie de l'émetteur et du volant étudiée avec soin
- Contrôle digital proportionnel des commandes
- Inversion du sens de rotation des servos sur toutes les voies
- Boutons de trim pour la direction et l'accélérateur
- Réglage de la course du servo de gaz
- Réglage du débattement du servo de direction
- Neutre ajustable pour la gâchette des gaz (50/50 ou 65/35)
- 3^{ème} voie auxiliaire en option (sur JAGUAR T3P)
- Diodes LED d'indication du niveau des batteries. Elles clignotent lorsque le niveau est faible
- Accès facile au quartz d'émission
- Prise de charge externe pour accus rechargeables Ni-MH
- Circuits avec composants de surface pour une fiabilité maximale

Le récepteur

- Système BEC intégré
- Super-Hétérodyne pour une portée extra-longue
- Quartz interchangeable

Le servo

- Puissant moteur avec fiabilité maxi
- Tête sur double bagues de guidage
- Taille standard pour s'adapter sur la plupart des modèles
- Boîtier résistant
- Design innovant

Notice provenant du site internet mrcmodelisme.com

CONTENU DES ENSEMBLES RADIOCOMMANDE

Ensemble radiocommande	Jaguar 2 voies	Jaguar 3 voies
Émetteur	Jaguar T2P	Jaguar T3P
Récepteur	TR-202A	TR-403A
Servos	S1903 (x2)	S1903 (x2)
	Interrupteur (x1)	
	Boîtier porte-piles (x1)	
	Accessoires et drapeau de fréquence (x1)	

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Émetteur	Jaguar T2P	Jaguar T3P
Fréquence	26MHz	
Configuration	Volant	Volant + bouton 3 ^{ème} voie
Modulation AM	Modulation à impulsion proportionnelle (ppm)	
Alimentation	8 Piles alcalines AA LR06 ou batteries Ni-MH AA	
Consommation	200mA@12V	
Dimensions	185x105x264mm	
Poids	395g	

Récepteur	TR-202A	TR-403A
Fréquence	26MHz	
Nombre de voies	2	4
Système BEC	Oui	Oui
Simple conversion	455KHz	
Echantillonnage	20KHz	10KHz
Porte-pile	8 Piles alcalines AA LR06 ou batteries Ni-MH AA	
Consommation	35 mA@6V	
Dimensions	48x34x22mm	
Poids	25g	

Servo	ACE S1903
Contrôle	Impulsion avec contrôle
Débattement	+/- 45 degrés (sans les trims)
Alimentation	4,8-6V (partagé avec le récepteur)
Consommation	10mA au repos/650mA au calage
Couple	3kg.cm
Vitesse	0,19sec/60° de trajet
Dimensions	40,9x20x37mm
Poids	46g

Page 2

DISPOSITION DES ELEMENTS DE L'EMETTEUR

Reportez-vous à la photo de l'émetteur ci-contre.

1. Antenne : N'utilisez jamais celle de votre émetteur sans l'avoir auparavant dépliée car vous risqueriez de créer des interférences avec les autres modélistes.
2. Indicateur de niveau de batterie par 3 diodes LED : Ces diodes indiquent le niveau de batterie de l'émetteur. Lorsque la diode rouge de gauche commence à clignoter, il est temps de changer vos batteries.
3. Bouton de réglage de débattement du servo gaz/frein TH. ATV : Le bouton HI vous permet de régler la course du servo dans le sens de l'accélération. Le bouton LO vous permet de régler la course du servo dans le sens du frein (ou marche arrière).
4. Interrupteurs d'inversion du sens de rotation des servos : Ils permettent d'inverser le sens de rotation des

servos de la voie concernée.

5. Trim de direction (voie 1) : Il est utilisé pour régler très finement le neutre du servo de direction.
6. Trim des gaz/profondeur (voie 2) : Il est utilisé pour régler finement la position au ralenti du servo de gaz.
7. Molette de Dual Rate : Cette molette vous permet de régler la course totale du servo de direction symétriquement dans les 2 sens.
8. Bouton de 3^{ème} voie (sur JAGUAR T3P) : Permet de contrôler un 3^{ème} servo pour actionner une commande auxiliaire.
9. Prise de charge : Elle permet de brancher un chargeur pour la batterie de l'émetteur. Utilisez uniquement des piles rechargeables dans ce cas.
10. Quartz d'émission : La fréquence peut être changée en remplaçant le jeu de quartz installé. Il est recommandé d'utiliser des quartz d'origine et de changer le quartz de l'émetteur et du récepteur en même temps.
11. Volant de direction (voie 1) : Il contrôle la direction de votre modèle.
12. Interrupteur marche/arrêt : Il allume ou éteint l'émetteur.
13. Gâchette de gaz/frein (voie 2) : Elle contrôle la vitesse du moteur et le frein ou la marche arrière selon le type de modèle.
14. Commutateur de course des gaz (voie 2) : Il est utilisé, pour certains variateurs, pour régler la position de la gâchette de gaz.
15. Couvercle de compartiment piles.

Page 3

INSTALLATION DES PILES/BATTERIES

Installation des batteries de l'émetteur :

Ouvrez le couvercle du compartiment piles en le faisant glisser dans la direction indiquée ci-dessous. Installez 8 piles alcalines type AA ou 8 accus rechargeables Ni-MH (réf. SA10002N) dans l'émetteur comme illustré. Allumez l'émetteur pour vérifier que les diodes s'allument. Si ce n'est pas le cas, vérifiez la polarité des piles ou détectez un faux-contact.

NOTE : Utilisez uniquement des piles alcaline neuves et de la même marque.

ATTENTION : Ne rechargez jamais des piles alcalines ! ! Vous endommageriez irrémédiablement votre émetteur en détruisant les piles qui se trouvent à l'intérieur.

CONSEIL : Vous pouvez également utiliser des accus Ni-MH. Vous pouvez les charger grâce à la prise de charge située sur le côté de l'émetteur avec un chargeur approprié (CG-S32, réf. 44.323).

ATTENTION : Assurez-vous que les languettes de contact dans le compartiment batterie de l'émetteur soient propres. Pour ce faire, utilisez une gomme pour enlever doucement toute poussière ou corrosion qui pourrait s'y accumuler. Nous vous recommandons de réaliser cette étape à chaque installation de piles neuves dans votre émetteur.

ATTENTION : Lorsque l'émetteur n'est pas utilisé pendant une longue période, retirez toujours les piles ou batteries rechargeables.

Installation du porte-pile :

Installez 4 piles AA alcalines neuves dans le boîtier porte-piles de réception et assurez-vous que les polarités soient correctes. Branchez le cordon interrupteur entre le boîtier porte-piles et la prise "BATT" du récepteur.

AVERTISSEMENT :

UNE MAUVAISE INSTALLATION DES PILES PEUT ENDOMMAGER SÉRIEUSEMENT VOTRE RÉCEPTEUR ET VOS SERVOS !!

Page 4

Installation de la radio :

Avant d'installer la radio dans votre modèle, branchez le récepteur, les servos et le boîtier porte-piles comme

illustré ci-dessous. Vous devez effectuer un test à blanc qui vous permet de vérifier et de vous familiariser avec le fonctionnement de votre radio. Après avoir connecté tous les éléments, dépliez entièrement les antennes de l'émetteur et du récepteur. Allumez l'émetteur puis le récepteur. Vérifiez que tous les servos ainsi que tous les leviers de trims soient opérationnels. Prenez le temps nécessaire pour vous familiariser avec les commandes de votre émetteur. Après avoir terminé ce test, éteignez d'abord le récepteur puis l'émetteur.

CONSEIL : Votre nouvel ensemble JAGUAR T2P/T3P est fourni avec un système BEC intégré. Cette fonction permet au récepteur d'être directement alimenté par une batterie de propulsion électrique, rendant inutile le boîtier porte-piles sur les véhicules électriques.

CONSEILS POUR LES DEBUTANTS : Suivez toujours la procédure "émetteur allumé en premier et éteint en dernier". Un bon moyen de vous rappeler ceci est de penser que le récepteur "écoute" l'émetteur. Si vous éteignez l'émetteur avant le récepteur, celui-ci n'aura plus rien à "écouter" et donc le modèle pourra partir dans tous les sens sans que vous le contrôliez. Ceci entraînerait des dommages sur le véhicule et autour de lui.

Servos :

Montez les servos selon les indications du manuel d'instructions de votre modèle. Veuillez suivre ces recommandations générales pour monter vos servos. N'oubliez pas que les pires ennemis des servos sont les vibrations. Utilisez toujours les patins en caoutchouc fournis et installez-les correctement dans les supports prévus sur le boîtier du servo. Installez les vis et vissez-les jusqu'à ce que les patins en caoutchouc soient légèrement comprimés. Si vous vissez trop fort, les patins ne pourront plus amortir les chocs. Vérifiez que le boîtier du servo ne touche aucune partie de la platine radio car les vibrations générées dans le modèle réduisent la durée de vie des servos. Les vibrations sont plus importantes dans les modèles thermiques que dans les modèles électriques. Une bonne installation des servos (quelque soit le type de modèle) rallonge la durée de vie de votre radio et maintient ses performances.

Installation du récepteur :

Repérez l'emplacement du récepteur sur le manuel d'instructions ou les schémas de votre modèle.

NOTE : Toutes les zones où un fort courant circule génèrent du bruit magnétique. C'est pourquoi nous vous recommandons de placer les fils d'antenne et du récepteur le plus loin possible du moteur, du variateur, des batteries Ni-MH, des câbles du moteur et autres sources de bruit. Le bruit est un type d'onde radio. Il est donc important de réduire les possibilités d'interférence en trouvant une place adéquate pour le récepteur et l'antenne.

CONSEIL : Installez toujours le récepteur loin du moteur, du variateur, des batteries Ni-MH, des fils moteur et autres sources de bruit magnétique. Particulièrement, ne placez pas les fils moteur près du récepteur, du quartz ou de l'antenne du récepteur. Assurez-vous que votre moteur soit équipé de diodes ou condensateurs de suppression de bruit.

NOTE : Le fil bleu du servo FET (7,2V) et les interrupteurs peuvent également générer du bruit. Placez-les le plus loin possible du récepteur et de l'antenne.

Page 5

ASTUCE : Les châssis en métal et en carbone peuvent également conduire le bruit. Nous vous recommandons de placer l'antenne loin du châssis.

Placez le quartz de manière à ce qu'il soit en haut du récepteur et non en bas à côté du châssis.

Veuillez suivre les schémas suivants pour réaliser l'installation :

signifie que c'est correct

X signifie que ce n'est pas correct

L'espace disponible dans votre modèle va déterminer le nombre de connexions pouvant être réalisées autour du récepteur. Pour éliminer les vibrations du récepteur, enveloppez-le d'une mousse de protection.

ATTENTION : Le récepteur contient des composants électroniques fragiles qui sont très sensibles aux vibrations.

NOTE : Surtout ne serrez pas trop fort la mousse autour du récepteur car ce dernier est une pièce électronique délicate.

ASTUCE : Si vous montez votre récepteur sur le châssis, il est préférable de mettre deux couches de mousse double-face pour éviter au mieux les vibrations.

O signifie que c'est correct

X signifie que ce n'est pas correct

De nombreux modélistes préfèrent renforcer la protection en plaçant le récepteur (enveloppé dans la mousse) dans un ballon en caoutchouc sécurisé par un collier en nylon qui entoure le boîtier de servo, le servo et les câbles de batterie. Le ballon de baudruche est une bonne protection contre les éclaboussures de carburant ou d'huile notamment lors de crashes importants. En revanche, si vous utilisez votre modèle dans un environnement humide et très chaud, nous vous le déconseillons car de l'humidité peut s'accumuler à l'intérieur du récepteur.

NOTE : L'humidité peut entraîner la corrosion du circuit imprimé et le récepteur présentera alors des dysfonctionnements.

ASTUCE : Si vous choisissez de protéger votre récepteur par de la mousse et un ballon de baudruche, nous vous recommandons d'enlever régulièrement le récepteur de votre modèle et de ses protections pour le laisser à l'air libre. Ainsi vous pourrez déterminer s'il y a de l'humidité dans l'emballage de protection. Pour ne plus réaliser ces vérifications régulières, percez de petits trous dans le ballon afin d'aérer votre récepteur. La protection contre le carburant ou l'huile en sera d'autant diminuée.

Page 6

Installation de la batterie :

Enroulez toujours de la mousse autour de la batterie et installez-la à l'emplacement indiqué sur le manuel d'instruction de votre modèle. Puis enveloppez-la toujours dans un ballon de baudruche, surtout si son emplacement est proche du moteur ou du réservoir.

Installation de l'interrupteur :

Choisissez le meilleur endroit pour installer l'interrupteur marche/arrêt en fonction des caractéristiques de votre modèle. Placez l'interrupteur à l'opposé du pot d'échappement. Après le montage, attachez l'excès de fils de servo à l'aide de colliers en veillant à les mettre à l'abri des pièces en mouvement (tringlerie, bras de servos...) qui pourraient se prendre dans les fils et les couper. Tout espace vide dans votre compartiment radio peut être rempli par de la mousse.

Antenne du récepteur :

Reportez-vous au manuel d'instructions de votre modèle pour placer l'antenne du récepteur à l'emplacement prévu. En général, il est recommandé de faire sortir l'antenne de la carrosserie le plus près possible du récepteur. Cela signifie que le plus d'antenne possible doit sortir du modèle.

ASTUCE : Le support de tube d'antenne doit être le plus près possible du récepteur.

Utilisez un caoutchouc passe-fil (ou un nœud suffira) à l'endroit où l'antenne sort du modèle afin de ne pas l'arracher du récepteur en cas d'accident. **N'OUBLIEZ PAS : LE FIL D'ANTENNE EST LE SEUL LIEN QUI RELIE VOTRE MODELE A L'EMETTEUR.** Faites attention à ce que l'antenne ne se prenne pas dans les hélices, les roues...

NOTE : La longueur de l'antenne est fondamentale pour un bon fonctionnement de votre radio. En aucun cas, ne coupez pas l'antenne ni ne la raccourcissez car cela réduirait considérablement la portée et causerait ainsi une perte de contrôle du modèle.

ASTUCE : La meilleure manière de monter le support et le tube d'antenne sur un châssis (métal ou carbone), c'est d'utiliser un support en nylon avec un tube inséré dedans. N'utilisez pas de support métal et surtout pas d'antenne métallique sur laquelle vous auriez soudé le fil d'antenne.

FONCTIONS

Utilisation de la commande d'inversion du sens de rotation des servos :

Lors de l'installation des servos sur votre modèle, il est parfois nécessaire ou pratique d'inverser le sens de rotation des servos. Pour cela, il vous suffit de pousser l'interrupteur d'inversion qui correspond au numéro de la voie indiquée sur le récepteur, au niveau du branchement du servo. En général, la voie 1 correspond à la

direction, la voie 2 au gaz/frein et la voie 3 à une fonction supplémentaire. Les interrupteurs d'inversion sont logés dans l'émetteur pour éviter tout déplacement accidentel.

Page 7

Réglage du trim de direction :

En tournant le bouton de trim de direction dans un sens ou dans l'autre, vous pouvez ajuster la position neutre des roues avant.

NOTE : Vérifiez que le bouton de trim est centré avant de commencer à vouloir le régler.

ASTUCE : Lorsque vous installez le servo de direction, vérifiez qu'il soit bien au neutre (avec le bouton de trim centré).

Course du servo de direction :

Le réglage du trim peut changer les autres réglages du servo. Lorsque vous touchez au réglage du trim, il vous faudra vérifier à nouveau les réglages de débattement maximum du servo de direction.

ASTUCE : Si le bouton de trim est complètement en butée d'un côté et que la position neutre n'est pas encore atteinte, alors remettez le bouton de trim au centre et réglez à nouveau votre tringlerie de direction.

Réglage de la course de la gâchette :

Vous pouvez régler la position neutre de la gâchette de gaz grâce au commutateur à 3 positions. Ceci vous permet de régler la course mécanique de la gâchette dans le sens de l'accélération et du freinage. Vous pourrez ainsi adapter au mieux la gâchette pour avoir de bonnes sensations de pilotage.

Réglage du trim de gaz :

Une fois la position neutre de la gâchette réglée, en tournant le bouton de trim de gaz dans un sens ou dans l'autre, vous pouvez ajuster la position neutre du servo de gaz (ou du variateur électronique).

ASTUCE : Lorsque vous utilisez un variateur électronique sur une voiture électrique, réglez d'abord le trim de gaz au neutre avant de programmer les réglages du variateur. Sur un modèle thermique, positionnez le servo de gaz au neutre (trim centré) et réglez la tringlerie d'accélération de telle sorte que le boisseau du carburateur du moteur soit fermé selon les instructions du moteur.

Course du servo de gaz :

Le réglage du trim peut changer les autres réglages du servo. Lorsque vous touchez au réglage du trim, il vous faudra vérifier à nouveau les réglages de débattement maximum du servo de gaz.

ASTUCE : Si le bouton de trim est complètement en butée d'un côté et que la position neutre n'est pas encore atteinte, alors remettez le bouton de trim au centre et réglez à nouveau votre tringlerie de gaz.

Réglage de la course du servo de gaz (ATV) :

La fonction ATV permet de régler indépendamment la course du servo de gaz aussi bien dans le sens de l'accélération que du freinage.

Réglage de la course du servo de direction (Dual Rate) :

La fonction Dual Rate permet de régler symétriquement la course totale du servo de direction. Cette fonction est gérée par la molette qui se trouve sous le volant. Vous pourrez ainsi régler la sensibilité de la direction du modèle en fonction de votre aptitude au pilotage.

Page 8

VERIFICATIONS FINALES

Lorsque l'installation de votre radio est terminée, testez le fonctionnement de l'ensemble radiocommande avant de connecter les tringleries ou câbles de contrôle. Vous pouvez déterminer la direction des servos et utiliser autant de fois souhaitées l'interrupteur d'inversion du sens de rotation des servos.

Branchements :

Vérifiez que tous les éléments sont bien branchés sur le récepteur.

ATTENTION : si une prise n'est pas bien branchée sur le récepteur, elle risque de partir en cours de route à cause des vibrations du modèle. Il en résulterait une perte de contrôle du modèle qui pourrait être endommagé.

Alimentation :

Allumez l'émetteur. Si la diode rouge (à gauche) clignote, il faut changer les piles ou recharger les batteries. Si la diode verte est allumée, le niveau des piles est bon.

ASTUCE : L'émetteur JAGUAR T2P/T3P étant muni d'un microprocesseur, une alarme sonore vous avertira lorsqu'il faut changer les piles/recharger les batteries. Vous devez alors arrêter immédiatement votre modèle et éteindre le récepteur puis l'émetteur.

Tringleries :

Avant de connecter les tringleries ou câbles de contrôle, vérifiez qu'il n'y ait pas de résistance inutile ou de blocage de la tringlerie. Un mauvais montage des tringleries entraîne une surconsommation d'énergie par les servos et va rapidement épuiser votre batterie de réception et ainsi diminuer les performances de votre modèle. Lorsque vous êtes satisfait des tringleries ou câbles de contrôle, attachez-les au bras du servo, selon les instructions de votre modèle.

Avec tous les leviers de trim de l'émetteur mis au neutre, allumez la radio et vérifiez à nouveau de sens de débattement des servos. Prenez votre temps pour réaliser cette étape car de nombreux modèles ont été cassés à cause de modélistes qui n'avaient pas remarqué que les servos fonctionnaient à l'envers !

Ajustements :

Ajustez mécaniquement les tringleries pour obtenir une position neutre (centrale) des gouvernes avec les trims de l'émetteur au neutre.

Toute l'équipe THUNDER TIGER vous souhaite d'obtenir entière satisfaction avec votre nouvel ensemble radiocommande JAGUAR.

Liste des fréquences en France

En France, la bande de fréquences autorisée est de 26MHz.

Attachez le drapeau à l'extrémité de votre antenne pour que les autres modélistes puissent déterminer votre fréquence même de loin. Ceci est très important car il est impossible d'utiliser en même temps une fréquence identique à celle d'une autre personne.

Page 9

PRECAUTIONS D'UTILISATION SUR LE TERRAIN OU SUR LE CIRCUIT

- Avant de piloter, vérifiez toujours que personne n'utilise la même fréquence que vous. Sinon, assurez-vous que vous n'allumez pas vos radios en même temps.
- Ne faites pas fonctionner votre modèle ou votre radio la nuit, lorsqu'il pleut ou lorsqu'il y a un orage.
- Ne faites pas fonctionner votre modèle ou votre radio lorsque vous avez consommé de l'alcool ou toute autre substance qui pourrait diminuer vos réactions et réflexes.
- Vérifiez toujours le niveau de charge des batteries avant d'utiliser votre modèle et radiocommande.
- Si une fréquence entre 200MHz et 250MHz est utilisée aux alentours, pendant que vous utilisez cette radio, les servos vont trembler à + ou - 25°.

Après utilisation :

- Veillez à ce que votre émetteur soit toujours propre : enlevez toute poussière, saleté, tache d'huile ou de carburant avec du détergent doux ou du produit à vitre. NE LAISSEZ JAMAIS PENETRER DE L'EAU A L'INTERIEUR DU BOITIER DE L'EMETTEUR.
- Cette radio ne doit pas être utilisée par des enfants

- Ne rangez pas votre radio dans des endroits dont la température est en dessous de -10°C ou au-dessus de 40°C. Il en est de même pour les endroits humides, poussiéreux ou à fortes vibrations. Ne laissez pas votre radio en plein soleil.
- Pour éviter la corrosion, enlevez les batteries si vous comptez ranger votre radio pour une longue période.

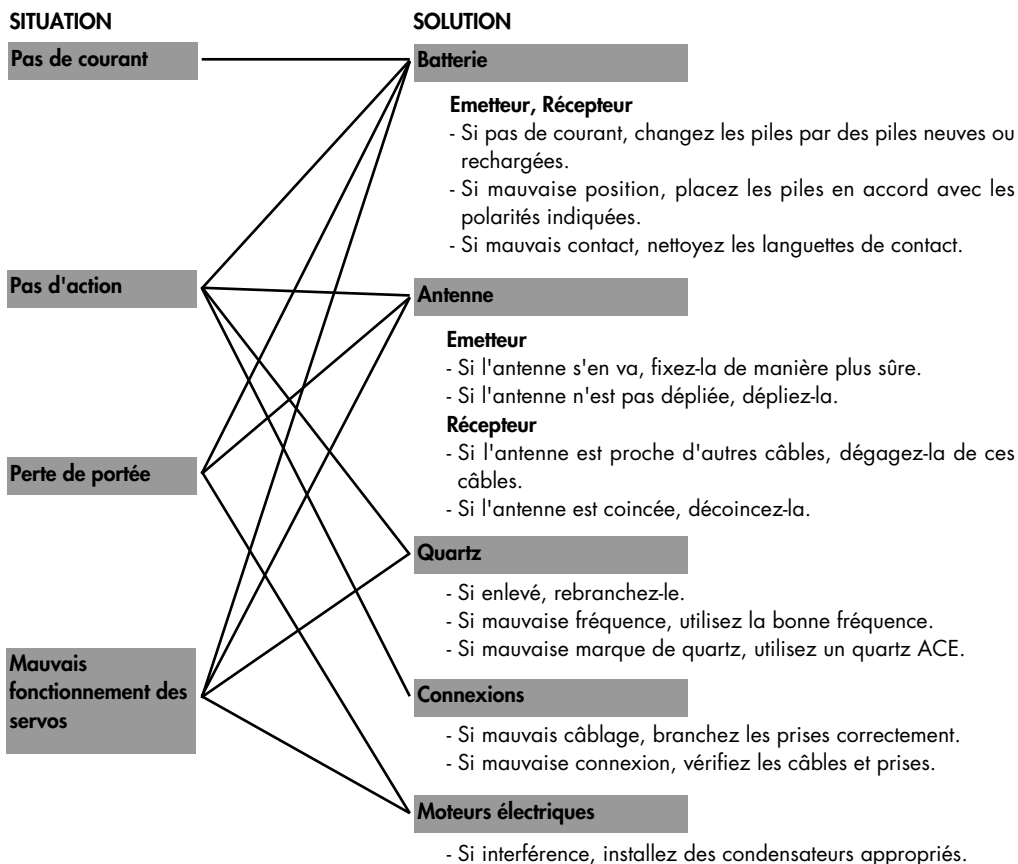
Service

Tous les produits THUNDER TIGER ont été attentivement contrôlés avant leur sortie d'usine. Cependant, si votre ensemble radio venait à tomber en panne, veuillez contacter le service après vente MRC, seul habilité à effectuer des interventions garanties sur le matériel THUNDER TIGER à l'adresse suivante :

Model Racing Car - SAV
 15bis Avenue de la Sablière
 94370 SUCY EN BRIE
 www.mrcmodelisme.com

Page 11 DEPANNAGE

Ne pilotez pas votre modèle si votre radio ne fonctionne pas correctement. Si vous ne parvenez pas à résoudre les problèmes rencontrés, malgré les conseils ci-après, veuillez contacter votre détaillant.



Notice provenant du site internet mrcmodelisme.com

Importé en France par :



Made in China

CE 0197 ⚠

Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Iceland, Ireland, The Netherland, Italy, Spain, Norway, Portugal, United Kingdom, Luxembourg, Sweden, Switzerland.

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