

# TRAINSTAR

ASCENT

AN-269468



\*Symbolfoto

USER MANUAL

BETRIEBSANLEITUNG

**MODSTER**

## WARNUNG

Die folgenden Begriffe werden in der gesamten Produktliteratur verwendet, um auf verschiedene mögliche Schäden beim Betrieb dieses Produkts hinzuweisen.

VORSICHT: Wenn die Anweisungen nicht ordnungsgemäß befolgt werden, kann dies zu Sachschäden UND / oder Verletzungen führen.

⚠ Lesen Sie die GANZE Betriebsanleitung, um sich vor der Inbetriebnahme mit den Funktionen des Produkts vertraut zu machen. Eine fehlerhafte Bedienung des Produkts kann zu Schäden am Produkt und an persönlichen Gegenständen führen und schwere Verletzungen verursachen.

⚠ Dies ist ein anspruchsvolles Hobbyprodukt und KEIN Spielzeug. Es muss mit Vorsicht und gesundem Menschenverstand betrieben werden und erfordert einige grundlegende mechanische Fähigkeiten. Wenn Sie dieses Produkt nicht sicher und verantwortungsbewusst betreiben, kann dies zu Verletzungen oder Schäden am Produkt oder anderen Gegenständen führen. Dieses Produkt ist nicht für Kinder ohne Beaufsichtigung eines Erwachsenen geeignet. Versuchen Sie nicht, das Produkt ohne die Genehmigung von VolantexRC Co., Ltd. zu zerlegen oder mit inkompatiblen Komponenten oder Ergänzungsprodukten zu verwenden.

Dieses Handbuch enthält Anweisungen für Sicherheit, Betrieb und Wartung. Es ist wichtig, alle Anweisungen und Warnungen in diesem Handbuch vor der Montage, Einrichtung oder Verwendung zu lesen und zu befolgen, um einen ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten und Schäden oder schwere Verletzungen zu vermeiden.

Altersempfehlung: Nicht für Kinder unter 14 Jahren geeignet. Dieses Produkt ist kein Spielzeug.

## Sicherheitsmaßnahmen

Als Benutzer dieses Produkts sind Sie allein dafür verantwortlich, auf eine Weise zu arbeiten, die Sie und andere nicht gefährdet oder Schäden am Produkt oder am Eigentum anderer verursacht.

- Vergewissern Sie sich immer, dass alle Batterien ordnungsgemäß geladen wurden, bevor Sie das Fahrzeug benutzen.
- Überprüfen Sie vor jedem Lauf alle Servos und deren Anschlüsse.
- Betreiben Sie Ihr Fahrzeug niemals in der Nähe von Zuschauern, Parkplätzen oder anderen Bereichen, die zu Personen- oder Sachschäden führen können.
- Betreiben Sie Ihr Fahrzeug niemals unter widrigen Wetterbedingungen. Schlechte Sicht kann zu Orientierungslosigkeit und zum Verlust der Kontrolle über Ihr Fahrzeug führen.
- Richten Sie die Senderantenne niemals direkt auf das Fahrzeug. Das Strahlungsmuster von der Spitze der Antenne ist von Natur aus gering.
- Wenn Sie während des Betriebs Ihres Fahrzeugs einen unregelmäßigen oder abnormalen Betrieb feststellen, stoppen Sie sofort den Betrieb Ihres Fahrzeugs, bis die Ursache des Problems festgestellt und behoben wurde.
- Prüfen Sie vor jeden Flug, ob alle Verbindungen fest und alle Schrauben angezogen sind.

## Akku-Verbrauchs- und Ladewarnungen

**VORSICHT: Alle Anweisungen und Warnungen müssen genau befolgt werden.** Fehlbedienung von Li-Po/Li-Ion/ Ni-Mh-Akkus kann zu Bränden, Verletzungen und/oder Sachschäden führen.

- Das mit Ihrem Flugzeug gelieferte Ladegerät (falls vorhanden) dient zum sicheren Ausgleichen und Laden des spezifischen Li-Po / Li-Ion / Ni-Mh-Akkus.

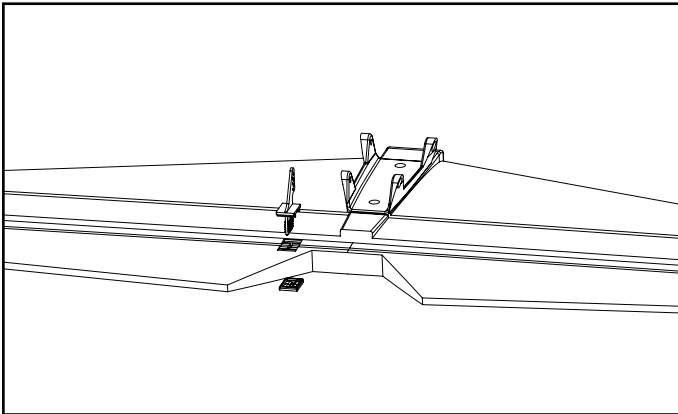
- Durch die Handhabung, das Laden oder die Verwendung eines Akkus übernehmen Sie alle Risiken, die mit dem Li-Po/Li-Ion/Ni-Mh-Akku verbunden sind.
  - Wenn die Batterie zu irgendeinem Zeitpunkt zu quellen oder zu aufblähen beginnt, stellen Sie die Verwendung sofort ein.
- Beim Laden oder Entladen sollten Sie die Verbindung unterbrechen und trennen.  
Wenn Sie einen Akku weiter verwenden, aufladen oder entladen, der sich aufbläht oder anschwillt, kann dies einen Brand verursachen.
- Lagern Sie den Akku immer bei Raumtemperatur an einem trockenen Ort, um optimale Ergebnisse zu erzielen.
  - Transportieren oder lagern Sie den Akku immer in einem Temperaturbereich von 5 bis 49 Grad. Lagern Sie den Akku oder Ihr Flugzeug nicht in einem Auto oder bei direkter Sonneneinstrahlung. Bei Lagerung in einem heißen Auto kann der Akku beschädigt werden oder sogar einen Brand verursachen.
  - Laden Sie den Akku nie in der Nähe von brennbaren Materialien auf.
  - Überprüfen Sie immer den Akku vor dem Laden und laden Sie niemals beschädigte Akkus auf.
  - Trennen Sie immer den Akku nach dem Laden und lassen Sie das Ladegerät vor dem nächsten Laden abkühlen.
  - Überwachen Sie während des Ladevorgangs stets die Temperatur des Akkus.
  - VERWENDEN SIE NUR EIN LADEGERÄT, DAS SPEZIELL FÜR DAS LADEN BESTIMMTER AKKUS ENTWICKELT WURDE.
  - Entladen Sie Li-Po-Zellen niemals unter 3 V.
  - Decken Sie Warnschilder niemals mit Klebebändern ab.
  - Ladeakkus niemals unbeaufsichtigt lassen.
  - Laden Sie die Akkus niemals außerhalb der empfohlenen Werte auf.
  - Versuchen Sie niemals, das Ladegerät zu zerlegen oder zu verändern.
  - Lassen Sie niemals zu, dass Minderjährige die Akkupacks aufladen.
  - Laden Sie Akkus niemals an extrem heißen oder kalten Orten (empfohlen zwischen 40-120 Fahrenheit und 5-49 Grad Celsius) oder bei direkter Sonneneinstrahlung auf.

## Boxinhalte

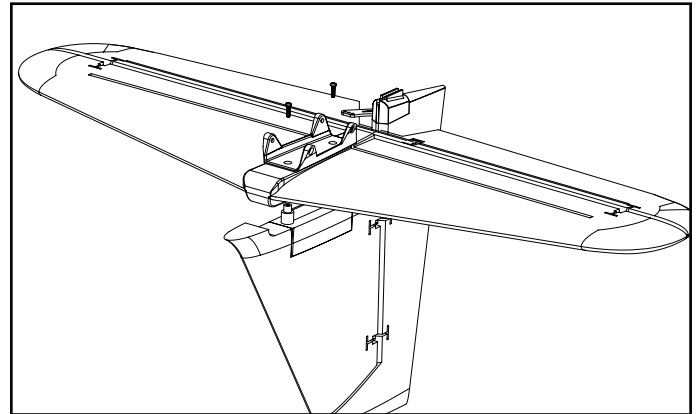


1. Flugzeugrumpf
2. Hauptflügel
3. Höhenleitwerk
4. Seitenleitwerk
5. Tragflächenverbindung
6. Servoarme
7. Heckmontageschrauben
8. Fahrwerkschrauben
9. Kontrollhörner
10. Spinner
11. Schubstangen
12. Propeller
13. Philips Schraubenzieher
14. Fahrwerk
15. Vorderräder
16. Spornrad

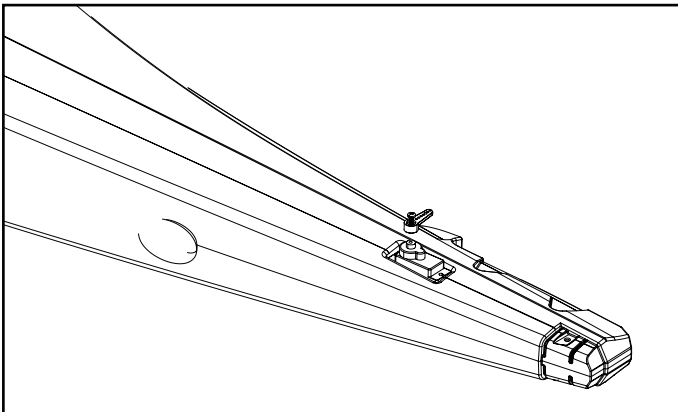
Installationsanleitung



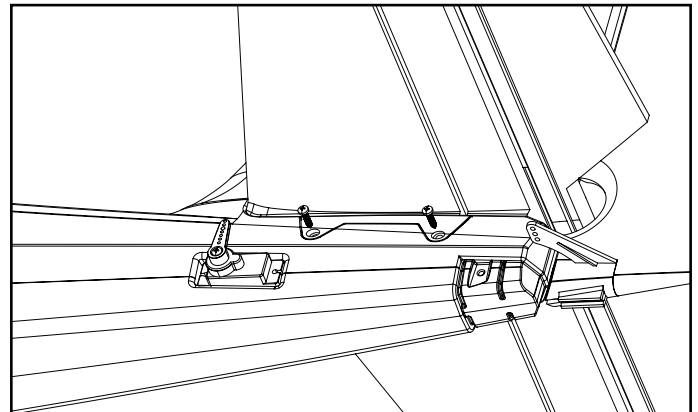
1. Montieren Sie die Scharniersteuerhörner in die reservierte Position am Seiten- und Höhenleitwerk. Achten Sie darauf, dass die beiden Kunststoffteile gut am Schaumstoff befestigt sind.



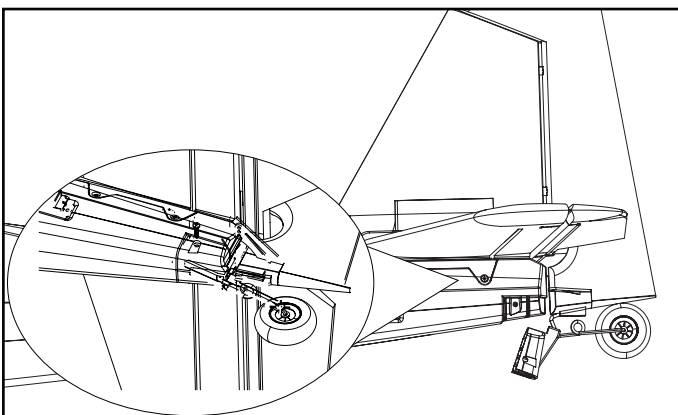
2. Installieren Sie das Seiten- und Höhenleitwerk mit 2 Stück PA2.6 \* 8-Schrauben.



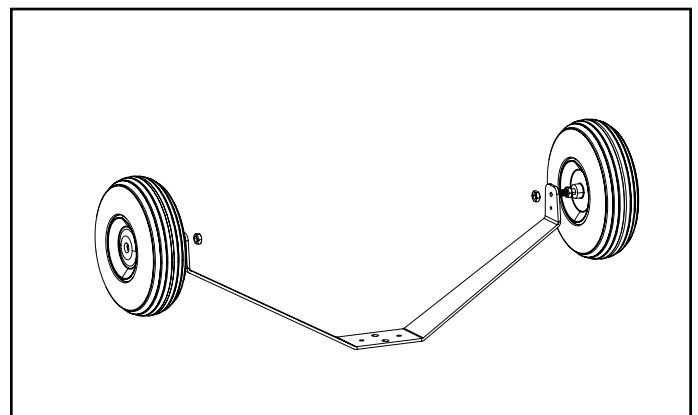
3. Montieren Sie den Servohebel mit einer PWA2.3\*4 Schraube am Servo. Wiederholen Sie diesen Schritt zum Servo auf der anderen Seite des Rumpfes.



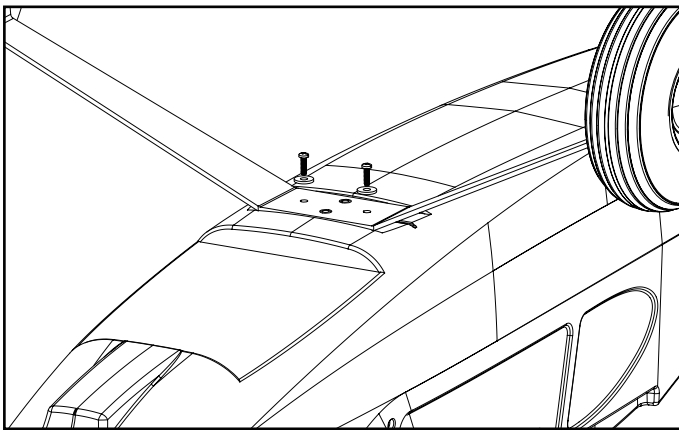
4. Bringen Sie das Seiten- und Höhenleitwerk mit 4 Stück PA2.6 \* 8 Schrauben am Rumpf an.



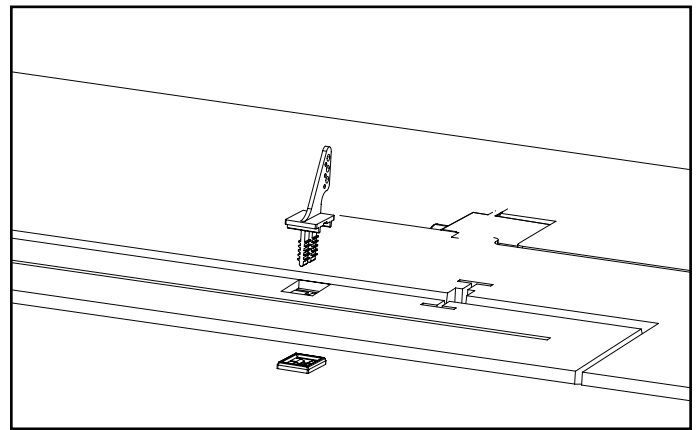
5. Befestigen Sie das Spornrad mit 2 Stück PA2.6 \* 8 Schrauben am Rumpf.



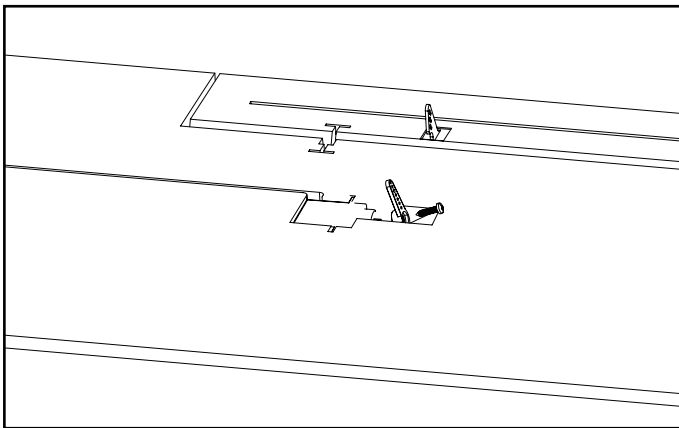
6. Befestigen Sie die Vorderräder mit 2 Stück PA2.6 \* 8 Schrauben am Fahrwerk.



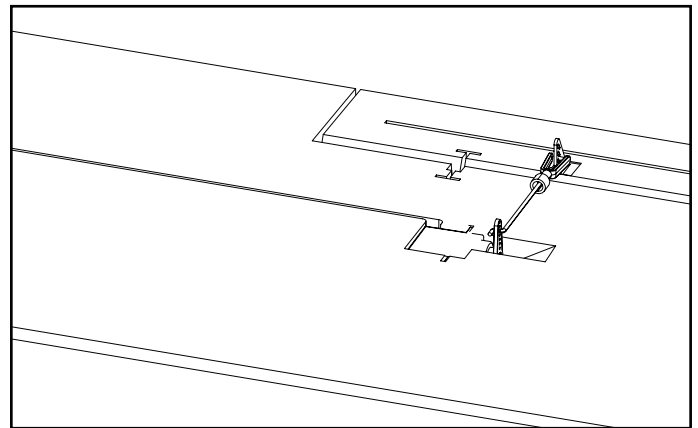
7. Montieren Sie das Fahrwerk am Rumpf mit 2 Stück PM3\*30 Schrauben und 2 Stück 10\*3,2 Scheiben.



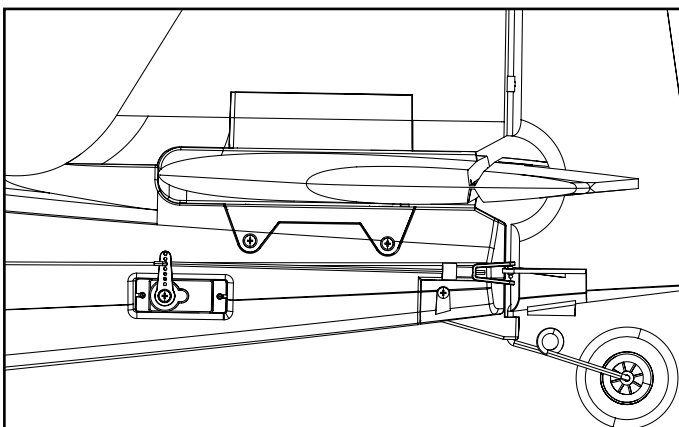
8. Bringen Sie die Scharniersteuerhörner an den Querrudern des Hauptflügels in der reservierten Position an. Stellen Sie sicher, dass die beiden Kunststoffteile gut am Schaumstoff befestigt sind.



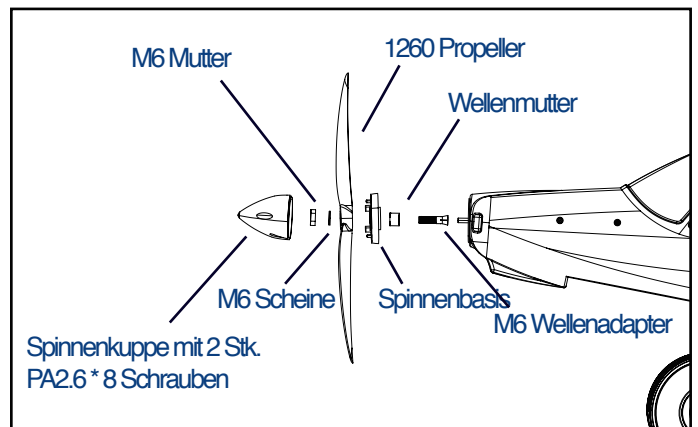
9. Montieren Sie das Steuerhorn mit einer PWA2.3\*4 Schraube am Hauptflügel. Wiederholen Sie diesen Schritt zum Servo am anderen Teil des Hauptflügels.



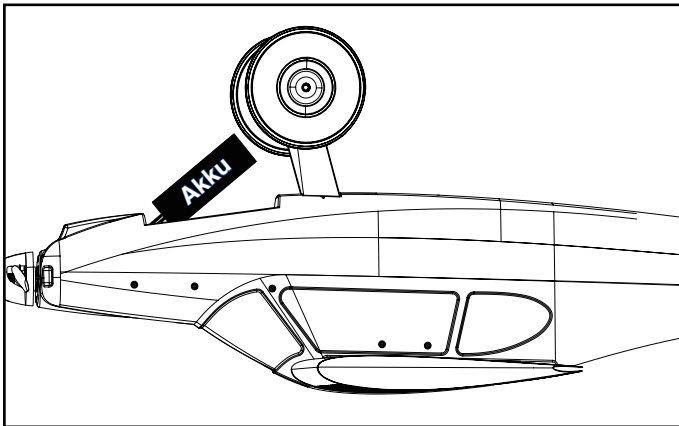
10. Montieren Sie die Schubstange, um Steuerhorn und Servoarm für jede Seite der Hauptflügel zu verbinden.



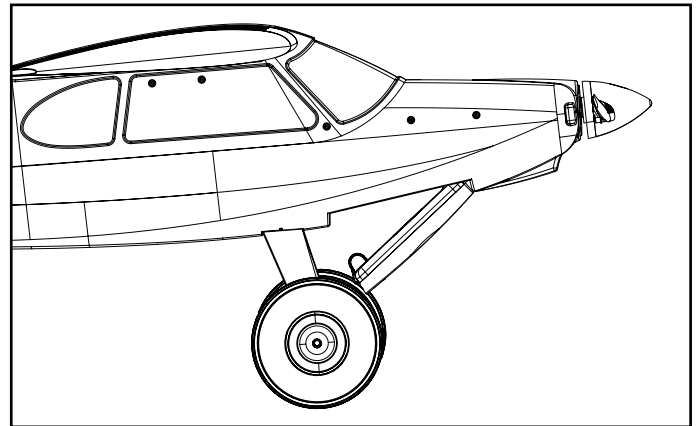
11. Verbinden Sie die Schubstange mit dem Steuerhorn und dem Servoarm für Höhen- und Seitenleitwerk.



12. Installieren Sie den Motorwellenadapter, den Propeller und den Spinner in der oben angegebenen Reihenfolge.



13. Schließen Sie den Akku an den Regler an und befestigen Sie ihn mit voreingestellten Gurten im Rumpf.



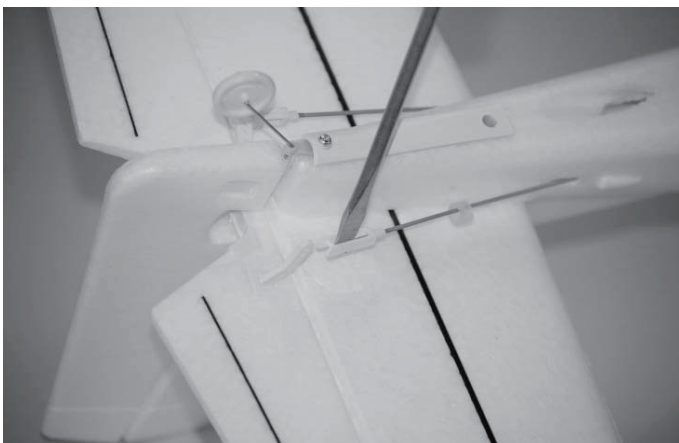
14. Schließen Sie die Batterieklappe zum Rumpf. Stellen Sie sicher, dass Sie ein Klicken hören, um sicherzustellen, dass es festgezogen ist.

## Steuerflächen zentrieren

Wenn der Sender eingeschaltet und der LiPo-Flugakku an den Regler angeschlossen ist (und im Batteriefach installiert ist), können die Schubstangen jetzt mit den Ruder- und Höhenrudersteuerflächen verbunden und die Flächen entsprechend zentriert werden.

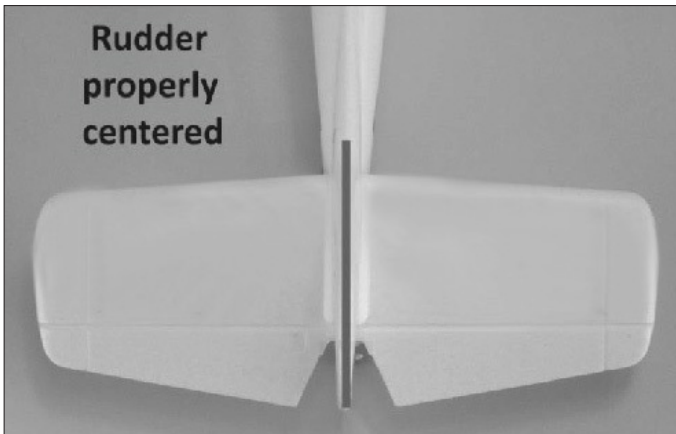
Stellen Sie zunächst sicher, dass die Trimmhebel für Höhenruder und Seitenruder (Querruder) zentriert sind. Weitere Informationen zu den Trimmhebeln und ihren Funktionen finden Sie in der Anleitung Ihrer Fernsteuerung. Wenn die Trimmhebel zentriert sind, spreizen Sie vorsichtig jede „Gabelbrücke“ (das weiße Kunststoffteil, das am Gewindeende der Metallstoßstange montiert ist) auf, damit Sie den Stift in das äußerste Loch an jedem Steuerhorn einsetzen können.

Es kann hilfreich sein, einen Schlitzschraubenzieher (nicht im Lieferumfang enthalten) in den Gabelkopf einzuführen und ihn dann vorsichtig zu drehen, bis der Stift aus dem Loch im Gabelkopf gelöst ist. Außerdem ist es nicht notwendig, die Gabelköpfe wieder zusammenzudrücken, bis die Zentrierungen abgeschlossen sind.



Nach dem Anschließen der Gabelköpfe an die Steuerhörner sehen Sie den Seitenleitwerk und das Seitenruder von oben. Das Seitenruder sollte in einer Linie mit dem Seitenleitwerk sein, wenn es richtig „zentriert“ ist. Wenn das Seitenruder jedoch nach rechts oder links abgewinkelt ist, können Sie die Länge/Position der Schubstange/Gabel so einstellen, dass die Oberfläche „mechanisch“ zentriert wird, während der Trimmhebel am Sender zentriert ist.





Wenn das Seitenruder nach links abgewinkelt ist, entfernen Sie vorsichtig den Gabelkopf aus dem Steuerhorn und schrauben Sie ihn eine halbe bis eine volle Umdrehung ein (im Uhrzeigersinn), dann stecken Sie den Stift wieder in das äußerste Loch im Steuerhorn. Oder, wenn das Ruder nach rechts abgewinkelt ist, entfernen Sie vorsichtig den Gabelkopf aus dem Steuerhorn und schrauben Sie ihn eine halbe bis eine volle Umdrehung heraus (gegen den Uhrzeigersinn), dann stecken Sie den Stift wieder in das äußerste Loch im Steuerhorn. Betrachten Sie das Seitenleitwerk und das Seitenruder wieder von oben und stellen Sie die Länge/Position der Schubstange/Gabel ein, bis das Seitenruder richtig zentriert ist.

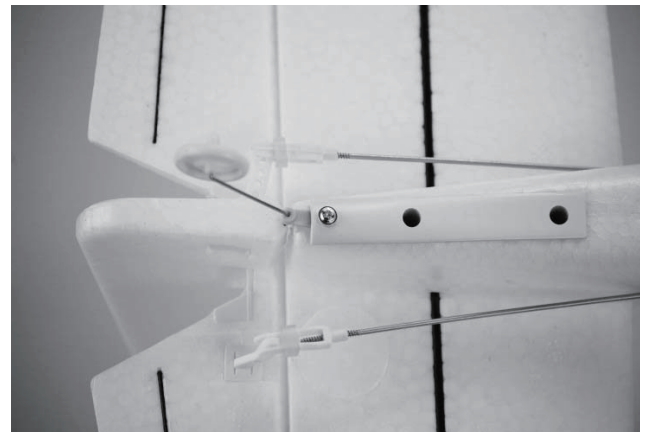
**HINWEIS:** Sie sollten den Gabelkopf immer drehen, bis der Stift senkrecht zum Ruderhorn steht, um sicherzustellen, dass der Stift beim Einsetzen in die Bohrung und während des Betriebs keiner übermäßigen Belastung / keinem übermäßigen Druck ausgesetzt ist. In einigen Fällen ist es möglicherweise nicht möglich, die Oberfläche mechanisch exakt zu zentrieren, während der Stift richtig ausgerichtet ist. Achten Sie in diesen Fällen darauf, dass der Stift richtig ausgerichtet ist, und stellen Sie die Position des Trimmhebels bei Bedarf leicht ein.

Es wird wahrscheinlich auch notwendig sein, weitere Anpassungen an der Position des Trimmhebels während des Fluges vorzunehmen, da die meisten Oberflächen nicht genau in der zentrierten Position enden, wenn ein Flugzeug für den tatsächlichen Flug richtig getrimmt ist (aber „zentriert“ ist immer noch die beste Startpunkt).

Befolgen Sie die gleichen Schritte wie beim Zentrieren des Seitenruders, um auch das Höhenruder zu zentrieren.

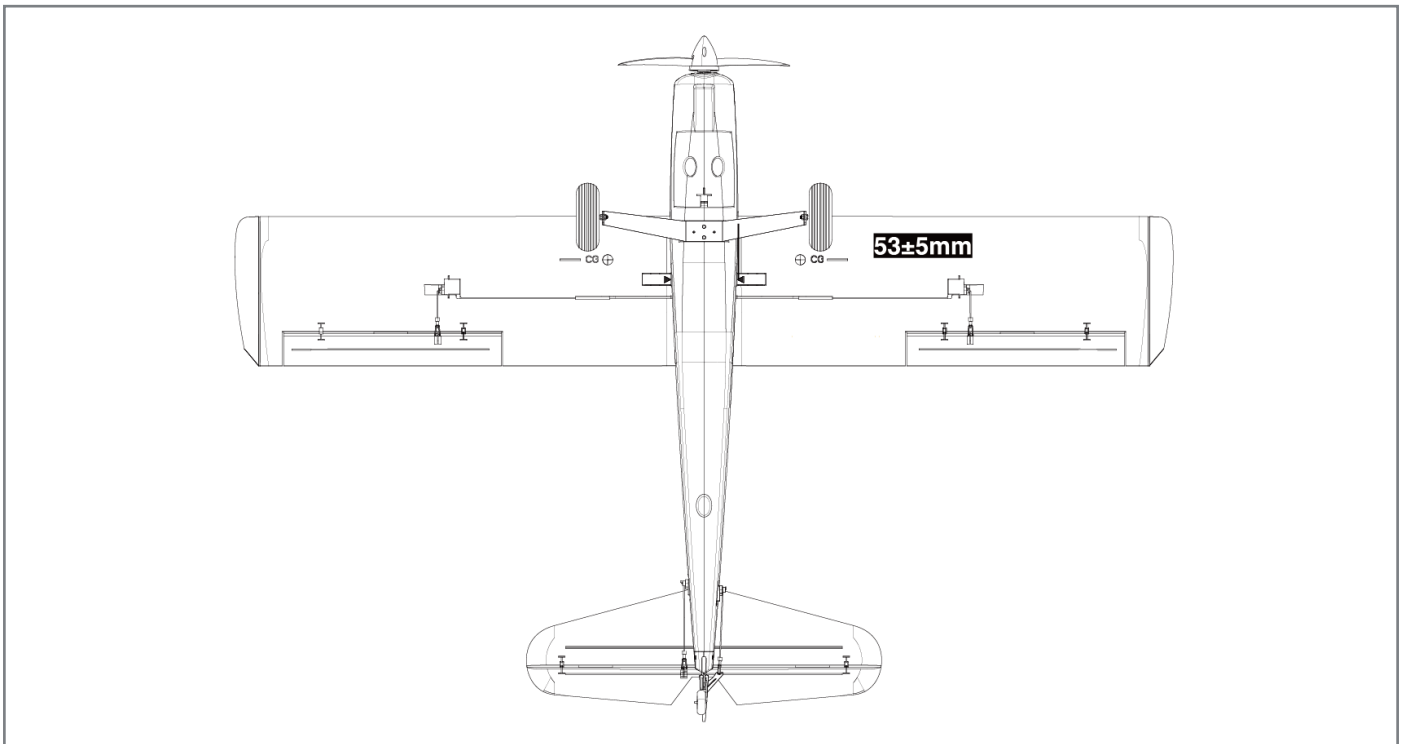


Außerdem empfehlen wir dringend, die mitgelieferten „Gabelkopfhalter“ zu installieren, um zusätzliche Sicherheit für die Gabelköpfe zu gewährleisten. Typischerweise können Sie die Halter vorsichtig über die Gabelköpfe schieben, wenn sie nicht mit dem Steuerhorn verbunden sind, und wenn Sie die Gabelköpfe zusammenschnappen, können Sie die Halter in eine Position schieben, die es ihnen nicht erlaubt, während der Bewegung der Oberfläche gegen das Steuerhorn zu „blenden“.



## Schwerpunkt

---



Die ideale Schwerpunktlage ist 53+5mm hinter der Vorderkante gemessen an der Stelle, an der der Flügel auf den Rumpf trifft. Die C.G. hat einen großen Einfluss auf den Weg des Modellfluges. Wenn die Schwerpunktlage zu weit hinten liegt (Heck schwer), ist das Modell zu reaktionsschnell und schwer zu kontrollieren. Wenn der Schwerpunkt zu weit vorne liegt (Nase schwer), ist das Modell zu stabil und nicht reaktionsschnell genug. Um die spezifizierte Schwerpunktlage zu erhalten, erhöhen Sie das Gewicht des Rumpfes oder verschieben Sie die Batterieposition. Überprüfen Sie die Schwerpunktlage vor dem Fliegen.

## Flug-Checkliste

---

**HINWEIS:** Diese Checkliste ersetzt NICHT den Inhalt dieser Bedienungsanleitung. Obwohl es als Schnellstartanleitung verwendet werden kann, empfehlen wir dringend, das Handbuch vollständig zu lesen, bevor Sie fortfahren.

- Schalten Sie den Sender immer zuerst ein.
- Stellen Sie sicher, dass sich der Gashebel in der unteren Position befindet, bevor Sie die Batterie anschließen.
- Fliegen Sie das Modell (Handstart oder Start von einer ebenen Fläche aus).
- Landen Sie das Modell

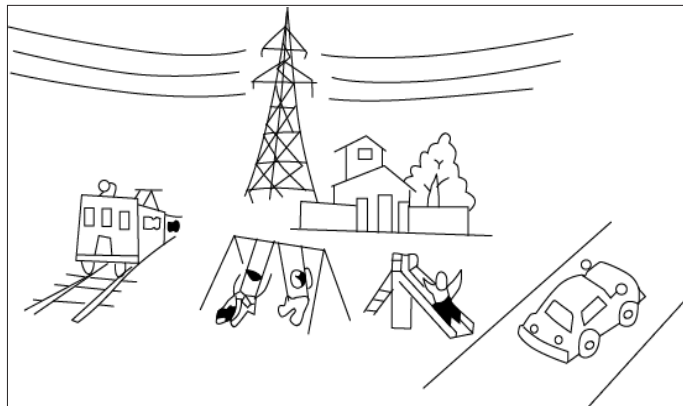
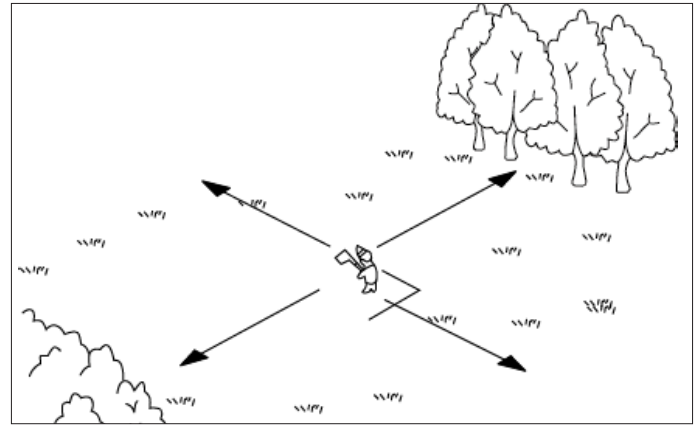
## Ein Flugfeld finden

---

Aufgrund der Größe und des Gewichts des Flugzeugs wird es als Flugzeug der "Parkflieger" -Klasse angesehen. Daher ist es am besten, das Flugzeug in einem lokalen Park, Schulhof, Flugplatz oder einem anderen Bereich zu fliegen, der groß genug und frei von Personen und Hindernissen ist. Wir empfehlen eine Fläche von mindestens einem Fußballfeld. Noch größere Gebiete sind jedoch besser geeignet und werden bevorzugt, besonders wenn man das Fliegen lernt. Fliegen Sie NICHT auf Parkplätzen, in überfüllten Stadtvierteln oder in Bereichen, die nicht frei von Personen oder Hindernissen sind.



Wir empfehlen auch, über Gras zu fliegen, da es sich um eine viel tolerantere Oberfläche handelt, die bei einem unglücklichen Ereignis oder einem Unfall weniger Schaden verursacht. Kurzes Gras ist besser für Starts und Landungen, da zu langes Gras dazu führen kann, dass das Flugzeug umkippt und beschädigt wird. Ein ideales Fluggebiet ermöglicht Starts und Landungen auf einer glatteren Oberfläche (z.B. Asphalt) und das Fliegen über Gras.



Fliegen Sie in geräumigem Gelände ohne Hindernisse. Fliegen Sie das Flugzeug niemals in der Nähe von Autobahn, Eisenbahn, Hochspannungsleitung, überfüllten Menschen, Fluggebiet und Wohngebiet. HINWEIS: Das Flugzeug ist so konzipiert, dass es nur im Freien geflogen werden darf.

## Flugbedingungen

Normalerweise ist es am besten, an windstillen Tagen zu fliegen, insbesondere wenn Sie das Fliegen lernen. Es wird dringend empfohlen, nur in ruhigen Bedingungen zu fliegen, bis Sie mit den Bedienelementen und der Handhabung des Modells vertraut sind. Schon leichte Winde können das Erlernen des Fliegens erheblich erschweren und in manchen Fällen sogar das Modell über die Sichtlinie hinaus tragen. Auch wenn Sie ein Erst- oder Kurzzeitpilot sind, empfehlen wir Ihnen dringend, dass Sie einem erfahreneren Piloten erlauben, den Flug zu testen und das Modell vor dem ersten Flug richtig zu trimmen. Ein bewährtes fliegbares und richtig getrimmtes Modell ist wesentlich einfacher und angenehmer zu fliegen.

Nachdem Sie das Flugzeug bei ruhigen Bedingungen richtig getrimmt haben und sich mit der Handhabung und den Möglichkeiten vertraut gemacht haben, können Sie bei leichten Winden oder je nach Erfahrung und Komfort bei Winden von bis zu 5-7 mph fliegen. Fliegen Sie NICHT an Tagen, an denen erhebliche Feuchtigkeit, wie z.B. Regen oder Schnee, vorhanden ist.

Wenn die Steuerung unregelmäßig reagiert oder etwas anderes falsch erscheint, vergewissern Sie sich, dass alle Servokabel fest mit dem Empfänger verbunden sind und dass die Sender- und Empfängerakkus vollständig geladen sind. Wenn Sie kein mechanisches Problem mit dem Modell finden, ist es möglich, dass es irgendwo in der Nähe Funkstörungen gibt. Eine Option wäre, eine andere Reichweitenkontrolle an einem anderen Flugplatz zu versuchen.

Nach der Reichweitenkontrolle die Antenne vollständig ausfahren.

Überwachen und begrenzen Sie Ihre Flugzeit mit einem Timer, wie dem auf Ihrer Armbanduhr.

Wenn die Batterien schwach werden, werden Sie normalerweise einen Leistungsabfall bemerken, bevor der Regler die Motorleistung abschaltet. Wenn Sie also bemerken, dass das Flugzeug langsamer fliegt, sollten Sie landen. Oft (aber nicht immer!) kann die Leistung nach dem Abschalten des Motors kurzzeitig wiederhergestellt werden, indem der Gashebel für einige Sekunden ganz nach unten gedrückt wird.

Um eine unerwartete Stocklandung auf Ihrem Flug zu vermeiden, stellen Sie Ihren Timer auf 4 Minuten ein. Wenn der Alarm ertönt, sollten Sie Ihr Modell landen.

Wenn Sie erfahren, wie viel Flugzeit Sie haben, können Sie Ihren Timer entsprechend einstellen. Seien Sie immer konservativ, damit der Motor nicht unerwartet ausgeht und Sie genug Batterie haben, um unter Strom zu landen.

## Abheben

---

Fliegen Sie nicht, wenn die Windgeschwindigkeit mehr als 10 mph [16 Kilometer/Stunde] beträgt, bis Sie sich mit dem Fliegen Ihres Flugzeugs vertraut gemacht haben.

Eine letzte Überprüfung vor dem Start: Überprüfen Sie vor jedem Flug die Reaktion der Flugsteuerung auf Ihre Eingaben vom Sender. Stellen Sie sicher, dass Querruder, Höhenruder und Seitenruder korrekt reagieren und dass keine der Steuerungen versehentlich vertauscht wurde. Vergessen Sie nicht, die Senderantenne vollständig auszufahren.

Wenn die Oberfläche glatt ist (z. B. Bürgersteig oder Asphalt), kann das Flugzeug vom Boden abheben. Das meiste Gras ist wahrscheinlich zu hoch, aber wenn Sie vom Gras aus fliegen, muss das Modell von Hand gestartet werden.

## Vom Boden abheben

---

Wenn Sie vom Boden abheben, platzieren Sie das Modell mit der Nase in Richtung Wind auf Ihrer „Landebahn“. Dies verringert die zu erreichende Bodengeschwindigkeit und bietet automatisch eine „Kursunterstützung“, die das Lenken und Abheben erleichtert. Stellen Sie den Gashebel langsam ein und korrigieren Sie das Ruder nach Bedarf, um das Modell gerade zu halten. Wenn das Flugzeug „leicht“ wird, geben Sie weiter Gas, bis Sie die volle Leistung erreicht haben.

Dies alles geschieht in wenigen Sekunden.

Wenn eine ausreichende Abhebegeschwindigkeit erreicht ist, bringen Sie den Aufzug schrittweise aufwärts, um das Modell vom Boden abzuheben. Ziehe nicht am Steuerhebel hoch, sondern sei glatt und lasse das Flugzeug sanft ansteigen. Sobald Sie eine sichere Fluggeschwindigkeit in einer angenehmen Höhe (ca. 50' [15m]) erreicht haben, betätigen Sie die Bedienelemente nach Bedarf, um eine sanfte Kurve von der Start- und Landebahn weg herzustellen.

## Handstart

---

Verwenden Sie immer einen Assistenten, um Ihr Modell von Hand zu starten, bis Sie Ihr Flugzeug effizient fliegen können.

Lassen Sie Ihren Assistenten das Modell an der Unterseite des Rumpfes halten.

Wenn Sie beide „Bereit“ signalisiert haben, stellen Sie den Gashebel auf volle Leistung.

Ihr Assistent sollte ein paar Schritte mit dem Flugzeug hoch über dem Kopf laufen und dem Modell dann einen schnellen, aber kontrollierten Wurf in einer ebenen oder leicht nach oben gerichteten Haltung geben.

Das Modell steigt zunächst leicht an, erreicht jedoch innerhalb weniger Sekunden eine ausreichende Steiggeschwindigkeit. Fügen Sie vorsichtig den Höhenruder hinzu, um den Aufstieg zu bestimmen.

Sobald Sie eine sichere Fluggeschwindigkeit in einer angenehmen Höhe (ca. 50' [15m]) erreicht haben, betätigen Sie die Bedienelemente nach Bedarf, um eine sanfte Kurve von der Start- und Landebahn weg herzustellen.

## Fliegen

---

Wenn Sie den Querruderhebel nach rechts bewegen, können Sie sich daran erinnern, dass sich die Flugzeugbank zu Ihrer Rechten befindet, wenn das Flugzeug von Ihnen entfernt ist.

Wenn das Modell jedoch auf Sie zufliegt und Sie den Querruderhebel nach rechts bewegen, bewegt sich das Flugzeug nach links. Natürlich reagiert das Flugzeug immer noch auf die gleiche Weise. Es ist nur so, dass sich Ihre Ausrichtung geändert hat. Dies ist zu beachten, wenn man das Fliegen lernt (und ist auch ein guter Grund, Flugstunden von einem erfahrenen Piloten zu nehmen!).

Um eine Kurve einzurichten, ist normalerweise ein Aufwärtsaufzug (Zurückziehen des Steuerhebels) zusammen mit einer Querrudereingabe erforderlich, um das Modell in eine Bank zu bringen. Um die Kurve zu stoppen, wenden Sie eine kleine Menge des gegenüberliegenden Querruders an.

Sobald Sie das Flugzeug in die Luft gebracht haben und auf eine komfortable Höhe gestiegen sind, besteht die erste „Aufgabe“ darin, das Modell für den Geradeausflug zu „trimmen“. Das Modell fliegt am besten bei ca. 3/4-Drosselklappe. Stellen Sie die Trimmungen am Sender so ein, dass bei Bedarf kleine Steuerflächenanpassungen vorgenommen werden, bis das Flugzeug ohne Steuereingaben gerade fliegt. Oftmals kann Ihr Assistent nach vorne greifen und die Trimmungen für Sie anpassen.

Denken Sie daran, das Modell so hoch zu halten, dass Sie Zeit für Korrekturen haben, aber lassen Sie es nicht zu weit weg. Andernfalls wird es schwierig sein, seine Haltung zu erkennen und festzustellen, in welche Richtung es geht. Eine letzte Überprüfung vor der Landung: Beachten Sie, wie das Modell reagiert, wenn es landet und Sie den Strom abschalten. Schalten Sie dazu in der Höhe den Motor aus. Das Modell sollte einen sanften Abwärtsgleitweg herstellen. So reagiert das Modell, wenn es tatsächlich Zeit ist zu landen. Steigern Sie die Leistung und kehren Sie in Ihre ursprüngliche Höhe zurück. Versuchen Sie es erneut, und fügen Sie diesmal Klappen hinzu.

Zum Klettern Gas geben und die Klappen sofort wieder herausnehmen. Üben Sie einige dieser „Steig- und Gleitflüge“, um zu beurteilen, wie weit Sie zum Zeitpunkt der Landung entfernt sein müssen.

## Landen

---

Stellen Sie sicher, dass das Flugzeug einen aufsteigenden Gleitweg einleitet. Falls erforderlich, können Sie den Gleitpfad mit der erforderlichen Kraft verlängern, um die Steuerung des Gleitpfads und der Höhe zu erreichen.

Wenden Sie den Aufzug so lange an, bis das Modell aufsetzt und Sie den Aufzug voll oder fast voll halten sollten. Dadurch verlangsamt sich das Flugzeug und setzt sich auf dem Boden ab.

VORSICHT: Wenn sich der Propeller während einer rauen Landung verklemmt und nicht drehen kann, werden der Akku und der Geschwindigkeitsregler sehr heiß, wenn Sie versuchen, Leistung hinzuzufügen.

Bewegen Sie den Gashebel sofort nach unten, um den Motor anzuhalten. Wenn Sie dies nicht tun, werden der Motor, die Geschwindigkeitsregelung und / oder der Akku beschädigt.

## Nach dem Flug

---

Trennen Sie den Akku und entfernen Sie ihn aus dem Flugzeug. Schalten Sie dann den Sender aus. Lassen Sie den Akku abkühlen, um sicherzustellen, dass sich nichts gelöst oder beschädigt hat.



## Konformitätserklärung gemäß Richtlinie Radio Equipment Directive (RED) 2014/53/EU

*Declaration of Conformity in accordance with the Radio Equipment Directive (RED) 2014/53/EU*  
*Déclaration de conformité selon la directive Radio Equipment Directive (RED) 2014/53/UE*

Hiermit wird erklärt, dass das Produkt:

*I hereby declare that the product:*

**MODSTER Trainstar Ascent AN-269468**

*Il est déclaré que le produit:*

Artikelnummer:

*Product number:*

*Artikelnummer:*

**AN-269468**

Bei bestimmungsgemäßer Verwendung den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 und den übrigen einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie (RED) 2014/53/EU entspricht.

*Complies with the essential requirements and the other relevant provisions of the Directive (RED) 2014/53/EU, when used for its intended purpose.*

*Utilisé selon l'usage prévu est conforme aux exigences essentielles selon l'article 3 ainsi qu'aux autres dispositions pertinentes de la directive (RED) 2014/53/UE.*

In Übereinstimmung mit den folgenden harmonisierten Normen gefertigt:

*Manufactured in accordance with the following harmonised standards:*

*Fabriquée conformément aux normes harmonisées suivantes:*

**EN 62479:2010**

**EN 301 489-1 V2.1.1 (2017-02)**

**EN 301 489-3 V2.2.1 (2017-03)**

**EN 60950-1 / A11+A1+A12+A2 Version 2013**

**EN 62311 Version 2008**

**EN 300 440 V2.1.1 (2017-03)**

Hersteller / verantwortliche Person: **Modellsport Schweighofer, Walter Bittdorfer**

*Manufacturer / responsible Person:* **Wirtschaftspark 9**

*Fabricant / personne responsable:* **8530 Deutschlandsberg, Austria**

Walter Bittdorfer

Geschäftsführer / *managing director / directeur général*

place of issue/ date:

**Deutschlandsberg (Austria), 19.7.2019**

*Fait à / le:*

Frequency Range: 2420 MHz - 2460 MHz


Sending Level 0.57 dBm


The EIRP of the EUT is below the max. permitted sending level of 20 mW.  
 Therefore the EUT is not required to conduct SAR measurement.

**WARNING**

The following terms are used throughout the product literature to indicate various levels of potential harm when operating this product.

**CAUTION:** Procedures, which if not be properly followed, is able to create a possibility of physical property damage AND or possibility of injury.

 Read the **ENTIRE** instruction manual to become familiar with the features of the product before operating. Fail to operate the product correctly can result in damage to the product, personal property and cause serious injury.

 This is a sophisticated hobby product and **NOT a toy**. It must be operated with caution and common sense and requires some basic mechanical ability. Fail to operate this Product in a safe and responsible manner could result in injury or damage to the product or other property. This product is not intended for use by children without direct adult supervision. Do not attempt to disassemble, use with incompatible components or augment product in any way without the approval of VolantexRC Co., Ltd..

This manual contains instructions for safety, operation and maintenance. It is essential to read and follow all the instructions and warnings in the manual, prior to assembly, setup or use, in order to operate correctly and avoid damage or serious injury.

Age Recommendation: Not for children under 14 years. This is not a toy.

**Safety Precautions**

As the user of this product, you are solely responsible for operating in a manner that does not endanger yourself and others or result in damage to the product or the property of others.

- Always ensure all batteries have been properly charged before using the vehicle.
- Always check all servos and their connections prior to each run.
- Never operate your vehicle near spectators, parking areas or any other area that could result in injury to people or damage of property.
- Never operate your vehicle during adverse weather conditions. Poor visibility can cause disorientation and loss of control of your vehicle.
- Never point the transmitter antenna directly toward the vehicle. The radiation pattern from the tip of the antenna is inherently low.
- If at any time during the operation of your vehicle you observe any erratic or abnormal operation, immediately stop operation of your vehicle until the cause of the problem has been ascertained and corrected.
- Check all connections and screws before the flight.

**Battery Usage & Charging Warnings**

**CAUTION:** All instructions and warnings must be followed exactly. Mishandling of Li-Po/Li-Ion/Ni-Mh batteries can result in fire, personal injury, and/or property damage.

- The battery charger included with your plane(if there be) is designed to safely balance and charge the specific Li-Po/Li-Ion/Ni-Mh battery.

- By handling, charging or using a battery, you shall assume all risks associated with Li-Po/Li-Ion/Ni-Mh battery.
  - If at any time the battery begins to balloon or swell, discontinue use immediately.
- If charging or discharging, you should discontinue and disconnect.
- Continue to use, charge or discharge a battery that is ballooning or swelling can result in fire.
- Always store the battery at room temperature in a dry area for best results.
  - Always transport or temporarily store the battery in a temperature range of 40-120 Fahrenheit degrees (5-49 degrees centigrade). Do not store battery or your plane in a car or direct sunlight. If stored in a hot car, the battery can be damaged or even cause fire.
  - Always charge a battery away from flammable materials.
  - Always inspect the battery before charging and never charge damaged batteries.
  - Always disconnect the battery after charging, and allow the charger cool before next charge.
  - Always constantly monitor the temperature of the battery pack while charging.
  - ONLY USE A CHARGER SPECIALLY DESIGNED TO CHARGE SPECIFIC BATTERIES.
  - Never discharge Li-Po cells till below 3V under load.
  - Never cover warning labels with hook or loop strips.
  - Never leave charging batteries unattended.
  - Never charge batteries outside recommended levels.
  - Never attempt to dismantle or alter the charger.
  - Never allow minors to charge battery packs.
  - Never charge batteries in extremely hot or cold places (recommended between 40-120 Fahrenheit degrees / 5-49 degrees centigrade) or in direct sunlight.

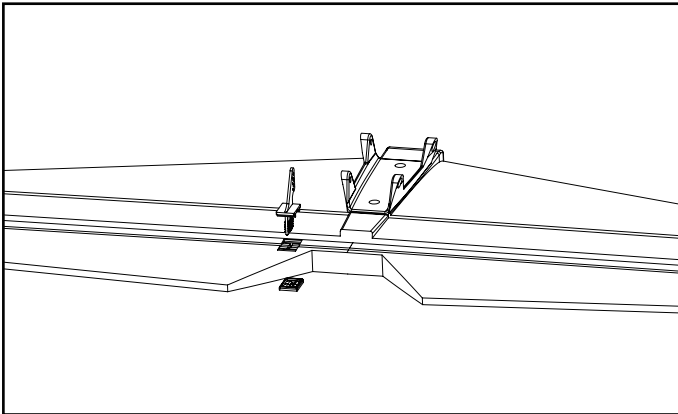
Box Contents



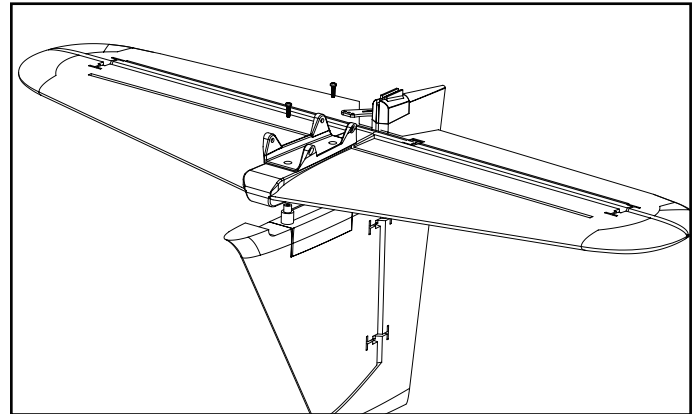
1. Fuselage
2. Main Wings
3. Horizontal Tail
4. Vertical Tail
5. Main Wing Bar
6. Servo Arms
7. Tail Assembly Screws
8. Landing Gear Screws
9. Control Horns
10. Spinner
11. Push Rods
12. Propeller
13. Philips Screw Driver
14. Landing Gear
15. Front Wheels
16. Tail Wheel



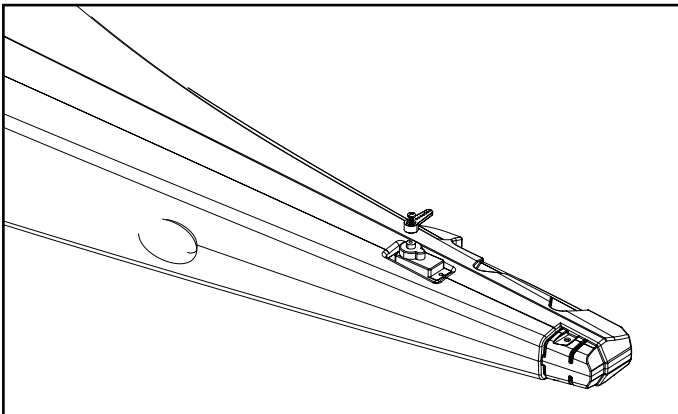
Installation Guide



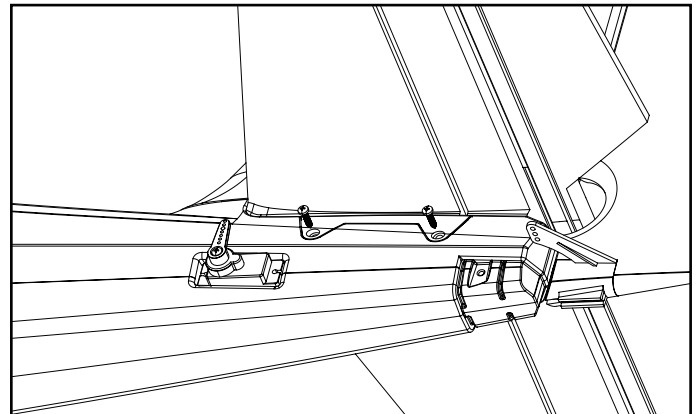
1. Install hinge control horns to reserved position on vertical tail and horizontal tail. Make sure the two plastic parts are well secured to the foam.



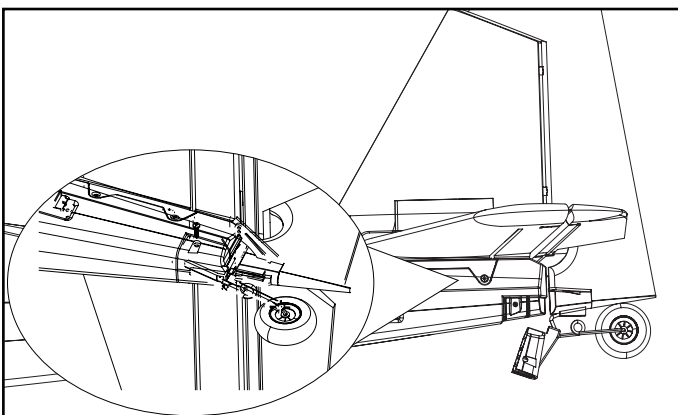
2. Install vertical tail and horizontal tail, using 2pcs PA2.6\*8 screws.



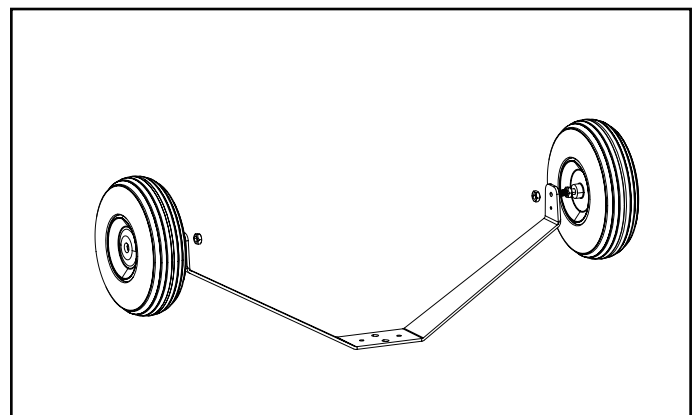
3. Install control arm to servo, using a PWA2.3\*4 screw. Repeat this step to the servo at the other side of fuselage.



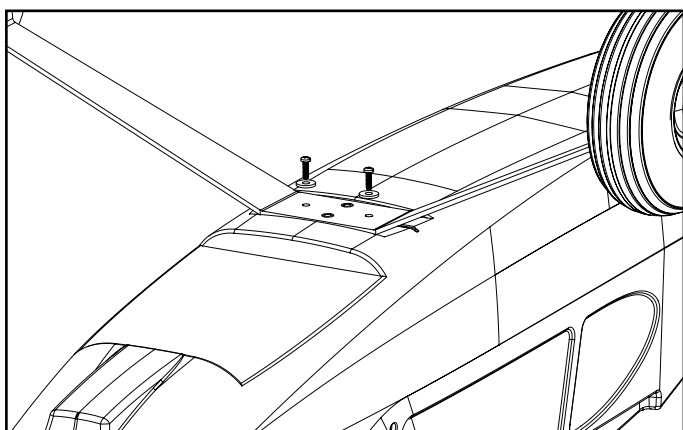
4. Install the horizontal tail and vertical tail to the fuselage, using 4pcs PA2.6\*8 screws.



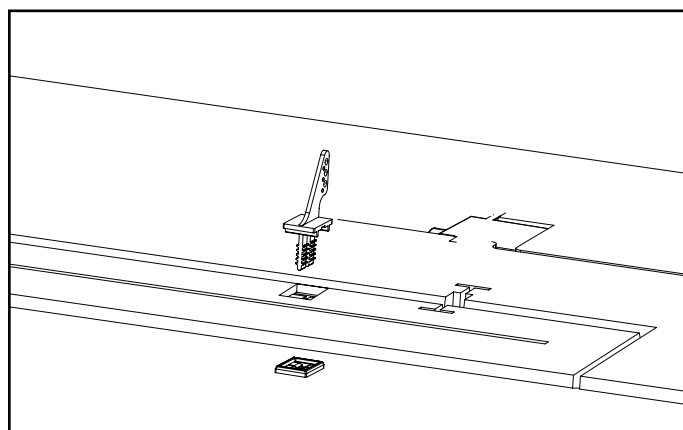
5. Install the tail wheel to the fuselage, using 2pcs PA2.6\*8 screws.



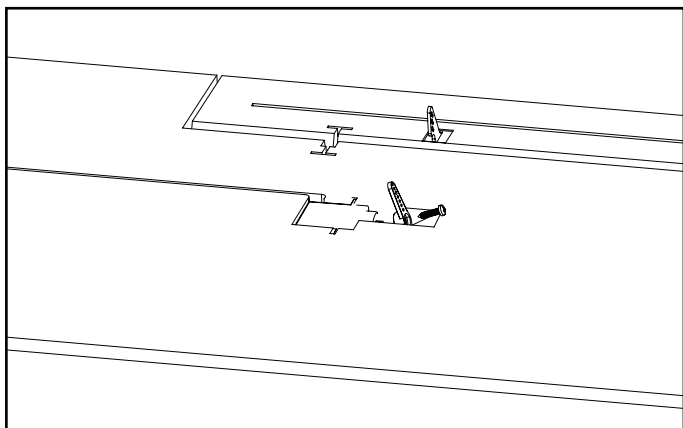
6. Install the front wheels to the landing gear, using 2pcs PA2.6\*8 screws.



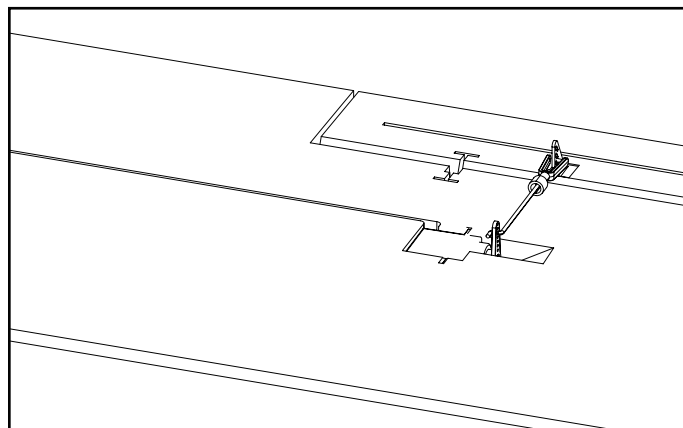
7. Install the landing gear to the fuselage, using 2pcs PM3\*30 screws and 2pcs 10\*3.2 washers.



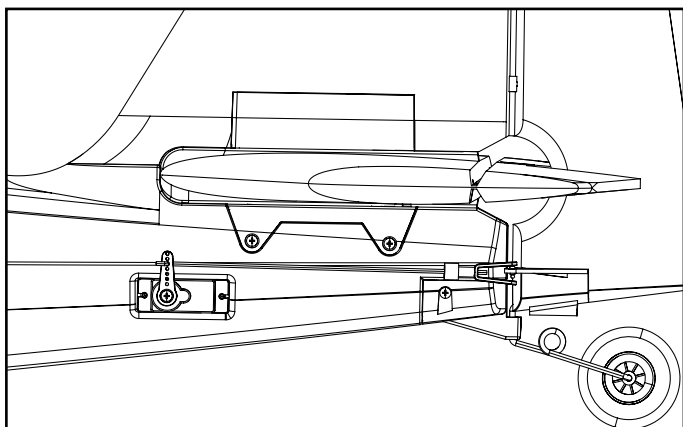
8. Install hinge control horns to reserved position on main wing ailerons. Make sure the two plastic parts are well secured to the foam.



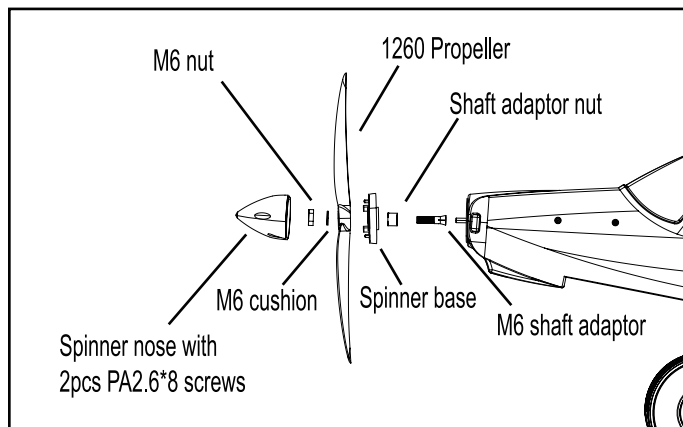
9. Install the control horn to servo on main wing, using a PWA2.3\*4 screw. Repeat this step to the servo at the other part of main wing.



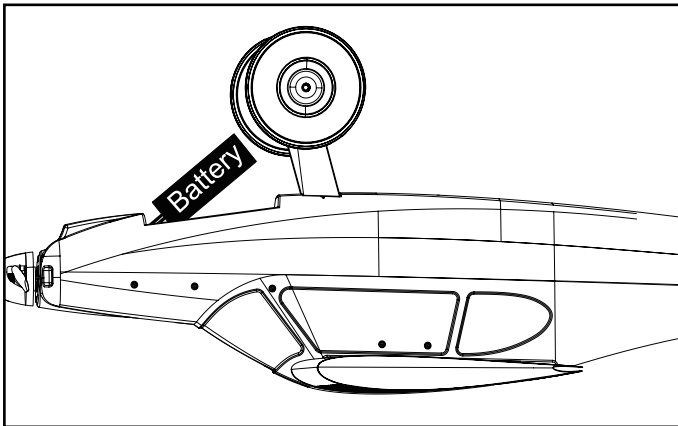
10. Install the push rod to connect control horn and servo arm for each side of main wings.



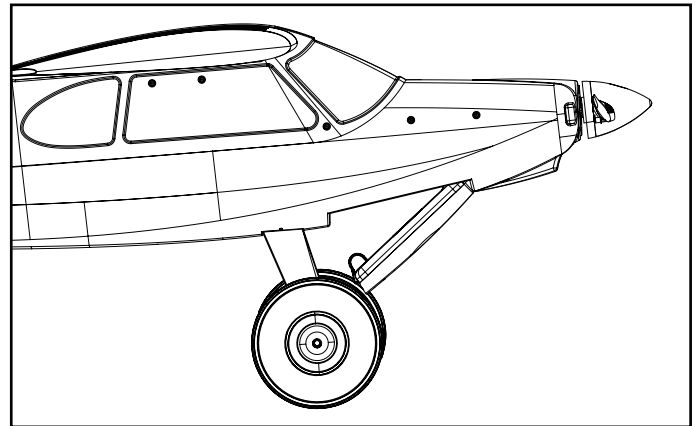
11. Connect the push rod to link the control horn and servo arm for horizontal tail and vertical tail.



12. Install the motor shaft adaptor, propeller and spinner by the order as shown above.



13. Connect the battery to the ESC and well secure it into the fuselage with preset straps.



14. Close the battery hatch to the fuselage. Make sure you hear "click" to ensure it is tightened.

## Center Control Surfaces

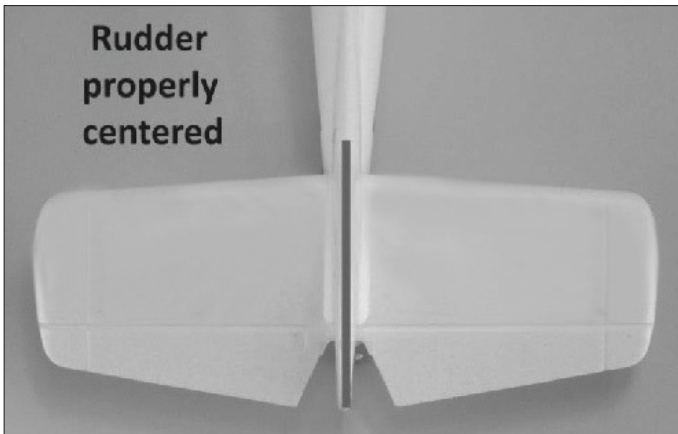
With the transmitter turned on and the LiPo flight battery connected to the ESC (and installed in the battery compartment) it's now possible to connect the pushrods to the rudder and elevator control surfaces and to 'center' the surfaces accordingly.

First, be sure to center the elevator and rudder (aileron) trim levers.

With the trim levers centered, carefully spread open each 'clevis' (the white color plastic part installed on the threaded end of the metal pushrod) so you can insert the pin in the OUTERMOST hole on each control horn. It may be helpful to insert a flat blade screwdriver (not included) into the clevis then carefully 'twist' it until it disengages the pin from the hole in the clevis. Also, it is not necessary to 'snap' the clevis back together until the centering adjustments are complete.



After connecting the clevises to the control horns view the vertical tail and rudder from directly above. The rudder should be 'in line' with the vertical tail when it's properly 'centered'. However, if the rudder is angled off to the right or left you can adjust the length/position of the pushrod/clevis so the surface is centered 'mechanically' while the trim lever on the transmitter is centered.



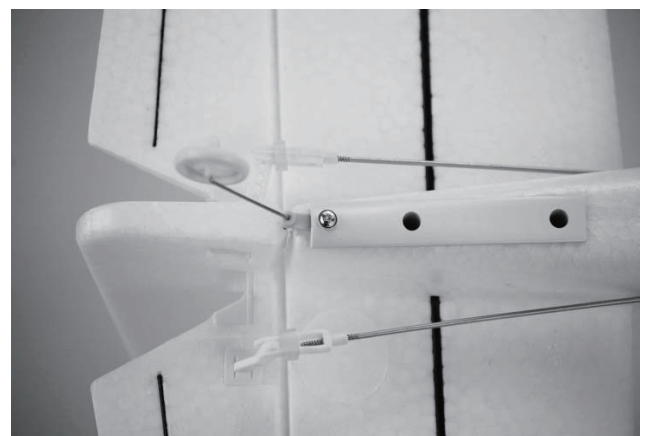
If the rudder is angled off to the left carefully remove the clevis from the control horn and screw it 'in' (clockwise) one half to one full turn then insert the pin back into the outermost hole in the control horn. Or, if the rudder is angled off to the right carefully remove the clevis from the control horn and screw it 'out' (counter-clockwise) one half to one full turn then insert the pin back into the outermost hole in the control horn. View the vertical tail and rudder from directly above again and continue adjusting the length/position of the pushrod/clevis until the rudder is centered appropriately.

NOTE: You should always rotate the clevis until the pin is perpendicular with the control horn to ensure the pin is not under any excessive load/pressure when inserted in the hole and during operation. In some cases it may not be possible to 'exactly' center the surface mechanically while properly aligning the pin. In these cases be sure the pin is properly aligned then adjust the position of the trim lever slightly as needed. Also, it will likely be necessary to make further adjustments to the position of the trim lever during flight as most surfaces do not end up in exactly the centered position when an airplane is trimmed properly for actual flight (but 'centered' is still the best starting point).

Follow the same steps outlined for centering the rudder to center the elevator as well.

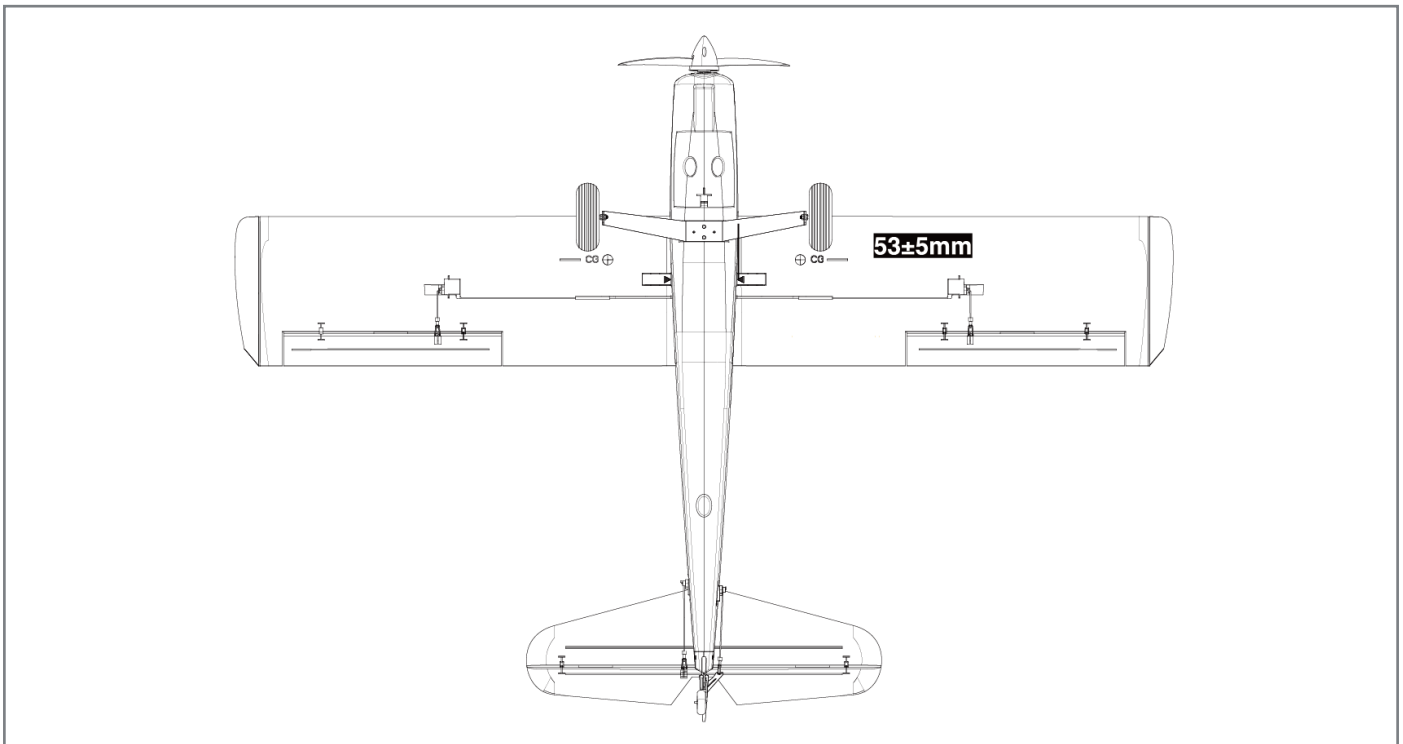


Also, we strongly recommend installing the included 'clevis keepers' to provide added security for the clevises. Typically you can carefully slide the keepers over the clevises when they are not connected to the control horn. Then, after connecting the clevis to the control horn and 'snapping' the clevis together you can slide the keepers into a position that does not allow them to 'bind' against the control horn during movement of the surface.



## Center of Gravity

---



The ideal C.G. position is **53±5mm** behind the leading edge measured at where the wing meets the fuselage. The C.G. has a GREAT effect on the way of the model flight. If the C.G. is too far back (tail heavy), the model will be too responsive and difficult to control. If the C.G. is too far forward (nose heavy), the model will be too stable and not responsive enough. In order to obtain the C.G. specified, add weight to the fuselage or move the battery position. Check the C.G. before flying.

## Flight Checklist

---

NOTE: This checklist is NOT intended to replace the content included in this instruction manual. Although it can be used as a quick start guide, we strongly suggest that read all through the manual completely before proceeding.

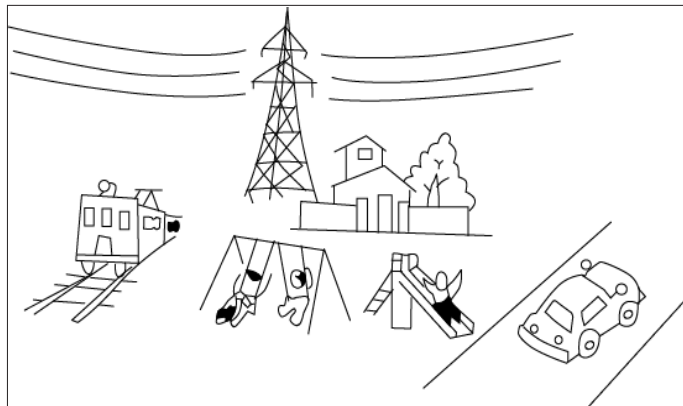
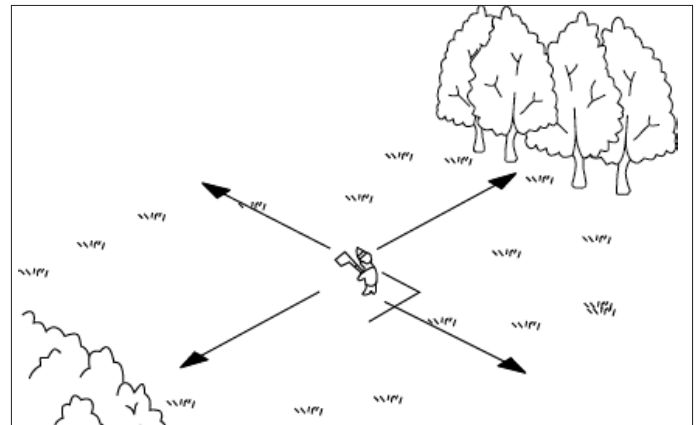
- Always turn the transmitter on first.
- Ensure the throttle control stick is at bottom position before connecting the battery.
- Fly the model (hand-launch or take off from a flat/level surface).
- Land the model (on a flat/level surface).
- Unplug the battery from ESC.
- Always turn off the transmitter last.

## Find a Flight Field

---

Based on the size and weight of the plane it is typically considered to be a "park flyer" class airplane. As a result it is best to fly the plane at a local park, schoolyard, flying field or other area that is large enough and free of people and obstructions. We recommend an area the size of at least one football/soccer field. However, even larger areas are better suited and preferred especially when learning how to fly. Do NOT fly in parking lots, crowded neighborhood areas or in areas that are not free of people or obstructions.

We also suggest flying over grass as it is a much more forgiving surface that causes less damage in the unfortunate event of a crash. Short grass is better for takeoffs and landings as grass that is too long can cause the airplane to nose-over/flip and be damaged. An ideal flying area allows for takeoffs and landings on a smoother surface (such as asphalt) and flying over grass.



Fly in spacious ground without obstacles and boskage. Never fly the plane near highway, railway, high tension line, crowded people, flying area and residential area. NOTE: The plane is designed to be flew outdoors only.

## Flying Conditions

It is typically best to fly on days that are calm without wind, especially when learning how to fly. It is strongly suggested flying only in calm conditions until you are familiar with the controls and handling of the model. Even light winds can make it much more difficult to learn to fly, and in some cases can even carry the model beyond your line of sight.

Also, if you are a first-time or low-time pilot, we highly recommend that allow a more experienced pilot to test fly and properly trim the model before attempting your first flight. A proven flyable and properly trimmed model is significantly easier and more enjoyable to fly.

After you have properly trimmed the airplane in calm conditions and become familiar with its handling/capabilities you will be able to fly in light winds or depending on your experience and comfort level, in winds up to 5-7 mph.

Do NOT fly on days when significant moisture, such as rain or snow, is present.



If the controls respond erratically or if anything else seems wrong, make certain all the servo wires are securely connected to the receiver and that the transmitter and receiver batteries are fully charged. If you cannot find a mechanical problem with the model, it is slightly possible that there is radio interference somewhere in the area. One option would be to try another range check at an alternate flying site.

After the range check, fully extend the antenna.

Monitor and limit your flight time using a timer such as the one on your wrist watch. When the batteries are getting low you will usually notice a performance drop before the ESC cuts off motor power, so when you notice the plane flying slower you should land. Often (but not always!), power can be briefly restored after the motor cuts off by holding the throttle stick all the way down for a few seconds.

To avoid an unexpected dead-stick landing on your first flight set your timer to a conservative 4 minutes. When the alarm sounds you should land your model.

When you learn how much flight time you are getting you can adjust your timer accordingly. Always be conservative so the motor won't quit unexpectedly and you will have enough battery to land under power.

## Take off

---

**Until you have become comfortable with flying your plane, do not fly if the wind speed is greater than 10 mph [ 16 kilometers /hr].**

One final check before takeoff : **always double - check the flight control response to your inputs from the transmitter before every flight.** Be certain the ailerons , elevator and rudder respond correctly and that none of the controls have inadvertently become reversed.

**Don' t forget to fully extend the transmitter antenna.**

If the surface is smooth ( such as pavement or blacktop) the plane can take off from the ground. But most grass is probably too tall, so if flying from grass the model will have to be hand launched.

## ROG(Rise off Ground) Take off

---

If taking off from the ground, place the model on your " runway " with the nose pointing into the wind--this will reduce the ground speed that must be reached and automatically provide " heading assist " making steering and takeoff easier. Slowly advance the throttle, adding rudder correction as needed to keep the model rolling straight. When the plane become " light "continue to apply throttle until you are at full power all this will happen in a few seconds. When sufficient liftoff speed has been reached, gradually apply "up "elevator allowing the model to leave the ground. Do not " yank " up on the stick rather, be smooth and allow the plane to establish a gentle climb.

Once you have reached a safe flying speed at a comfortable altitude (approximately 50' [15m]), work the controls as necessary to establish a gentle turn away from the runway.

## Hand-Launch

---

Until you have become efficient at flying your plane, always use an assistant to hand-launch your model.

Have your assistant hold the model by the bottom of the fuselage. When both of you have signaled "ready ", advance the throttle to full power. Your assistant should run a few steps with the plane held high above his head, and then give the model a swift, but controlled toss at a level, or slightly nose - up attitude. Initially, the model will gently ascend, but within a few seconds it will reach enough speed to climb. Gently add " up " elevator to establish the climb.

Once you have reached a safe flying speed at a comfortable altitude ( approximately 50' [15m] ), work the controls as necessary to establish a gentle turn away from the runway.

## Flying

---

One thing to remember is that, when the plane is flying away from you, moving the aileron stick to the right will make the plane bank to your right.

However, when the model is flying toward you, moving the aileron stick to the right will make the plane move to your left. Of course, the plane is still responding the same way, it's just that your orientation has reversed. This must be kept in mind while learning to fly (and is also a good reason to take flight lessons from an experienced pilot!).

To establish a turn, "up" elevator (pulling back on the stick) is usually required along with aileron input to get the model into a bank. To stop the turn, apply a small amount of opposite aileron.

Once you get the plane into the air and have climbed to a comfortable altitude, the first "order of business" will be to "trim" the model for straight - and - level flight. The model flies best at approximately 3/4-throttle. Adjust the trims on the transmitter to make minor control surface adjustments as necessary until the plane will fly straight without any control inputs. Often, your assistant can reach over and adjust the trims for you.

Remember to keep the model high enough to give yourself time to make corrections, but don't let it get too far away. Otherwise, it will be difficult to detect its attitude and which way it is going.

One final check before landing: see how the model will react when it's time to land and you cut the power. To do this, while still at altitude, cut the motor power. The model should establish a gentle, downward glide path.

This is how the model will react when it's actually time to land. Add power and climb back up to your original altitude. Try again, this time adding flaps.

To climb, add throttle and immediately take the flaps back out. Practice a few of these "climb and glides" to judge how far out you will need to be when its time to land.

## Landing

---

Make sure that the airplane initiates an ascending glide path. If necessary, add power to extend the glide path to reach control the glide path and altitude.

Continue to apply elevator until the model touches down at which time you should be holding full, or nearly full up elevator. This will cause the airplane to slow and settle to the ground.

**CAUTION: If, during a rough landing, the propeller becomes jammed and cannot rotate, the battery and speed control will become very hot if you attempt to add power .**

**Immediately move the throttle down to stop the motor. If you fail to do this, the motor, speed control and /or battery will be damaged.**

## After Flight

---

Disconnect the battery and remove it from the airplane. Then, turn off the transmitter. Allow the battery to cool airplane to make sure nothing has become loose or damaged.



## Konformitätserklärung gemäß Richtlinie Radio Equipment Directive (RED) 2014/53/EU

*Declaration of Conformity in accordance with the Radio Equipment Directive (RED) 2014/53/EU*

*Déclaration de conformité selon la directive Radio Equipment Directive (RED) 2014/53/UE*

Hiermit wird erklärt, dass das Produkt:

*I hereby declare that the product:*

**MODSTER Trainstar Ascent AN-269468**

*Il est déclaré que le produit:*

Artikelnummer:

*Product number:*

Artikelnummer:

**AN-269468**

Bei bestimmungsgemäßer Verwendung den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 3 und den übrigen einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie (RED) 2014/53/EU entspricht.

*Complies with the essential requirements and the other relevant provisions of the Directive (RED) 2014/53/EU, when used for its intended purpose.*

*Utilisé selon l'usage prévu est conforme aux exigences essentielles selon l'article 3 ainsi qu'aux autres dispositions pertinentes de la directive (RED) 2014/53/UE.*

In Übereinstimmung mit den folgenden harmonisierten Normen gefertigt:

*Manufactured in accordance with the following harmonised standards:*

*Fabriquée conformément aux normes harmonisées suivantes:*

**EN 62479:2010**

**EN 301 489-1 V2.1.1 (2017-02)**

**EN 301 489-3 V2.2.1 (2017-03)**

**EN 60950-1 / A11+A1+A12+A2 Version 2013**

**EN 62311 Version 2008**

**EN 300 440 V2.1.1 (2017-03)**

Hersteller / verantwortliche Person:

**Modellsport Schweighofer, Walter Bittdorfer**

*Manufacturer / responsible Person:*

**Wirtschaftspark 9**

*Fabricant / personne responsable:*

**8530 Deutschlandsberg, Austria**

Walter Bittdorfer

Geschäftsführer / *managing director / directeur général*

place of issue/ date:

**Deutschlandsberg (Austria), 19.7.2019**

*Fait à / le:*

Frequency Range: 2420 MHz - 2460 MHz

Sending Level 0.57 dBm

The EIRP of the EUT is below the max. permitted sending level of 20 mW.  
Therefore the EUT is not required to conduct SAR measurement.

# TRAINSTAR

## ASCENT



Modellsport Schweighofer GmbH  
Wirtschaftspark 9  
A-8530 Deutschlandsberg

Firmenbuch Graz FN315230z • UID-Nr. ATU 64361513  
Eva-Partnernummer: 152216  
ARA Lizenznummer: 17749 • GRS Nummer: 110072576  
Interseroh Hersteller Id (EAR): 152204  
WEE Reg.-Nr. DE 44576630

# MODSTER