

# LS7 Winglet

## D-2904 ZR

Selfbriefing – ver. 11.04.11

**Per l'uso dell'aliante è necessario leggere il manuale di volo**

### Consigli sul volo in spirale

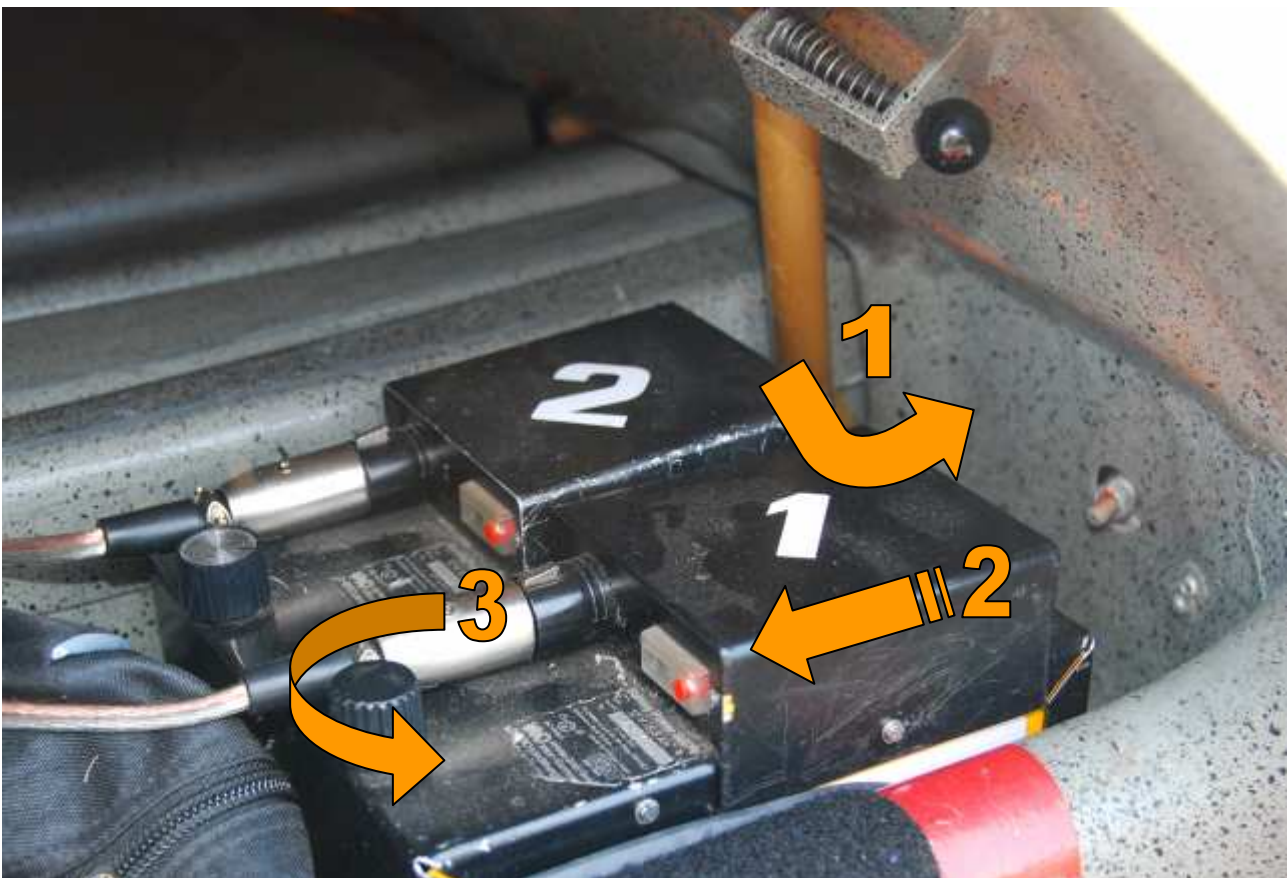
L'ala rigida ed il profilo sottile necessitano di un pilotaggio particolarmente coordinato ed una velocità in spirale superiore agli altri aliante, 105 – 115 km/h a seconda delle condizioni e dell'inclinazione. Per questo motivo è consigliabile una buona separazione ed una particolare cautela nelle termiche con più aliante che potrebbero volare a velocità minori.

### Installazione e rimozione delle batterie

Le batterie vanno inserite nell'ordine 1 e 2 facendo accostare prima la parte posteriore e assicurandosi con un tentativo di sollevamento che la linguetta di ritenuta sia ingaggiata. Quindi spostare, tenendola bassa, la batteria verso l'altro bordo (quello col perno a vite) e quindi facendo una leggera pressione avvitare la vite di ritenuta. Non è necessario arrivare in fondo ! Basta qualche giro, appena la vite comincia a tirare non serrare oltre.

Evitare che i cavi si schiaccino fra il montante interno e la batteria 1. Il connettore con all'interno la plastica celeste andrebbe sulla batteria 1 per mantenere la congruenza con le indicazioni numeriche.

Rimuovere le batterie svitando i perni con pazienza fino al completo svitamento. Rimetterle in carica collegando la batteria più scarica (usare il bottoncino di controllo con i led) al caricabatterie più grosso (sono marcati D-2904).



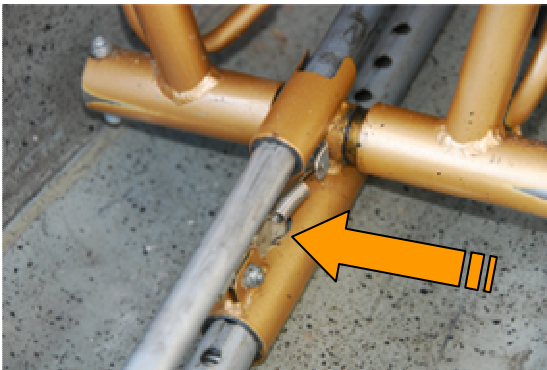
### Trim

Il trim va mosso premendo la leva verde sulla barra e quindi spostando opportunamente la pallina verde sul fianco sinistro della seduta. Questa pallina è a vite, più è serrata meno si muove ma non va lasciata troppo lenta ! Scelta la posizione rilasciare la leva verde sulla barra. Ricordarsi che tale leva non è il freno che è sulla pedaliera, entrambi i piedi in avanti per frenare.

Sulla leva del trim alla barra è presente una rondella di plastica, controllare che sia in posizione e che abbia gioco, serve ad evitare che la leva del urti contro le manopole della radio nelle posizioni estreme.

### Pedaliera

Regolare la pedaliera per una posizione ottimale ma anche con la possibilità di dare forza ai freni. La pedaliera è regolabile anche in volo tuttavia potrebbe esserci un difetto sulla chiavetta di ritenuta, perciò se si può è meglio evitarlo. Nel caso la pedaliera non si blocchi durante la regolazione, potete dare un colpetto come indicato nella figura usando il tacco della scarpa.



### Barra

L'interruttore posto sull'impugnatura della barra cambia la modalità di funzionamento del variometro: levetta in avanti per la planata e indietro per la spirale in termica.



### Flarm

Il Flarm è certificato IGC perciò potete usarlo per ottenere la traccia al termine del volo. La traccia può essere copiata su una memoria di tipo MicroSD di capacità non più grande di 2GB.

I files IGC vengono copiati sulla memoria ad ogni accensione del Flarm. La memoria va inserita con delicatezza con i contatti verso l'alto e premuta fino al click, per rimuoverla premerla in fondo tipo penna Bic a scatto.

Al termine del volo spegnere tutto dopo alcuni minuti dall'atterraggio e riaccendere poco dopo, all'avvio il Flarm copierà il volo sulla memoria.

Leggere il manuale del Flarm per l'uso e la configurazione del nome del pilota tramite file di configurazione sulla memoria. La memoria NON è in dotazione.

### Interruttori di alimentazione

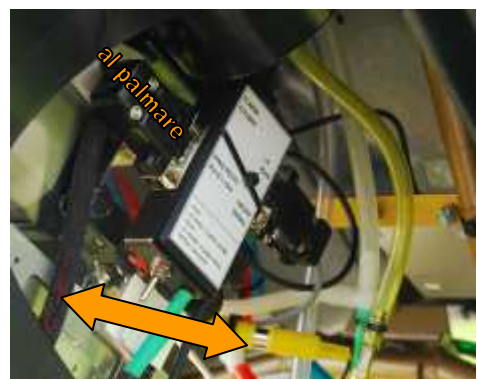


L'interruttore principale è OFF in posizione centrale. Se al "battery low" il passaggio da una batteria all'altra è eseguito con un colpo secco del dito non si verifica alcuna interruzione di servizio in quanto è presente un condensatore che "ammortizza" la deviazione di circuito per qualche centesimo di secondo.

Sopra l'interruttore principale c'è un interruttore tondo, questo alimenta il circuito dei 5V per eventuali dispositivi palmari, premuto dal lato del pallino è in ON. In assenza di carico (palmare non presente) il consumo è trascurabile anche se si dimentica acceso.

### Utilizzo dei palmari

A bordo è presente un circuito di distribuzione dei segnali dati. La scatola di derivazione è posta sul fianco destro della strumentazione. In basso c'è una levetta che in posizione centrale interrompe qualsiasi segnale dati. Verso il centro dell'aliante connette l'uscita dati del Flarm



con l'ingresso del palmare e l'uscita dati dell'LX7000 con il connettore seriale frontale sul cruscotto. Con la levetta verso l'esterno esattamente il contrario.

#### **Connettore frontale**

Il connettore Canon 9 pin femmina standard RS232 posto frontalmente permette di collegare un computer al Flarm o all'LX7000 secondo la posizione del deviatore indicata nel paragrafo precedente. Il collegamento deve avvenire con un cavo le cui connessioni sono "dritte" ovvero 1 a 1.

#### **Connettore interno**

Il connettore interno apparentemente simile a quello posto frontalmente NON E' STANDARD RS232 in quanto sul pin n° 9 è presente l'alimentazione per il palmare a 5V 2A. I cavi per questo connettore sono forniti dalla proprietà su richiesta anticipata, sono disponibili i cavi con il connettore per l'IPAQ serie 38xx, 39xx e 19xx oppure un supporto per l'IPAQ 314 ed il relativo adattatore da RS232 a TTL/USB.

#### **Fusibile**

Deve essere da almeno 3A, in caso di bisogno ce ne sono di riserva nella tasca sinistra. Se prendete l'ultimo si prega di avvisare !

#### **Radio**

Le frequenze sono preselezionate: la posizione n°4 è 123,05 ( Rieti Radio / ENAV ), la posizione n° 3 è 123,375 ( Volo a vela ), le altre non dovrebbero servire. L'ultima posizione consente la scelta manuale della frequenza.

#### **Tasca sinistra**

Nella tasca sinistra è presente una specie di cacciavite, non va perduto ! Serve per regolare la posizione orizzontale dello schienale e smontare il piano di coda in caso di fuoricampo.

#### **LX7000**

E' necessario leggere con attenzione il manuale. Si prega di non alterare nessuna configurazione o quantomeno di rimettere le cose come erano. Quando si accende vanno confermati alcuni dati con il tasto Enter.

#### **Luci carrello**

A terra lampeggia piano la luce gialla che indica che il carrello è in posizione estratta. Il carrello va chiuso DOPO lo sgancio dal traino e la spia si spegne. In caso di apertura dei diruttori con carrello dentro si accende la spia rossa lampeggiando a frequenza veloce per ricordare che il carrello è dentro qualora si stia andando all'atterraggio.

#### **Durata delle batterie**

L'assorbimento in assenza di palmare è di circa 600mA, con il palmare (che va installato con la propria batteria carica) si raggiungono gli 800mA. Durante la trasmissione radio l'assorbimento sale a 2,3A. Il test di scarica delle batterie eseguito ad inizio stagione 2011 conferma la durata di ciascuna batteria (ben carica) a 4 ore.

