

Icaro 2000	Alto - Manuale Utente	Pagina # 1 / 50
27/04/2022		Alto 2022-1-It



Alto

Manuale Utente

Icaro 2000	Alto - Manuale Utente	Pagina # 2 / 50
27/04/2022		Alto 2022-1-It

Congratulazioni per l'acquisto di un deltaplano Icaro 2000!

Icaro 2000 srl produce deltaplani dal 1973 ed è azienda leader a livello mondiale nella costruzione di deltaplani.

Siamo certi abbiate effettuato la scelta giusta.

L'Alto rappresenta la massima evoluzione dell'ala intermedia: peso contenuto, facilità e rapidità di montaggio, buone prestazioni, comportamento sempre prevedibile e sicuro, in tutte le condizioni. L'Alto vi trasporterà in volo garantendovi un piacere di pilotaggio mai provato.

I deltaplani Icaro 2000 sono completamente progettati e costruiti, usando esclusivamente materiali di prima qualità, nella nostra fabbrica di Sangiano, nel nord Italia.

Lo sviluppo delle nostre ali è il frutto delle abilità del 11 volte campione del mondo Manfred Ruhmer (4 titoli nel cross-country ed 1 titolo in speed-gliding per la classe 1 e 7 titoli in classe 2), del 3 volte campione del mondo Christian Ciech (ingegnere aeronautico, 2 titoli mondiali in classe 5 ed 1 titolo mondiale in classe 1), della collaborazione con Alex Ploner (1 titolo mondiale in classe 5, 3 titoli mondiali in classe 1) e dell'esperienza maturata e trasferita a tutto il personale, nel corso del tempo.

Tutti i nostri deltaplani hanno la certificazione Tedesca, riconosciuta come la più severa al mondo, per i parametri di sicurezza richiesti.

Grazie ad un'estesa rete di distributori in tutto il mondo, sarete assicurati sulla disponibilità di componenti e servizi in ogni luogo in cui vi rechiare a volare.

Grazie per aver scelto i nostri deltaplani. Vi auguriamo magnifici voli!

Per qualunque informazione o servizio, vi potrete rivolgere al vostro rivenditore più vicino, oppure direttamente a

Icaro 2000 srl

via Verdi, 19

21038 - Sangiano, VA

ITALY

Tel: 0332-648335

Fax: 0332-648079

e-mail: staff@icaro2000.com

sito internet: www.icaro2000.com

Indice

1. INTRODUZIONE	4
1.1 RIDUCETE AL MINIMO I RISCHI	4
1.2 PRELIMINARI	4
1.3 CONTROLLO ASSEMBLAGGIO E PRIMO VOLO	4
1.4 PRIMO VOLO CON LA VOSTRA NUOVA ALA	4
2. REGOLE FONDAMENTALI	4
3. CERTIFICAZIONE E LIMITI GENERALI	5
3.1 CERTIFICAZIONE	5
3.2 VELOCITÀ DEL VENTO	5
3.3 TURBOLENZA	5
3.4 VOLO ACROBATICO	5
4. TRASPORTO	5
4.1 IN AUTOMOBILE	5
4.2 IN FUNIVIA O MONTACARICHI	6
4.3 IN AEREO	6
4.4 ACCORCIARE IL DELTAPLANO	6
5. MONTAGGIO	7
5.1 MONTAGGIO SUL TRAPEZIO	7
5.2 MONTAGGIO A TERRA	10
6. CHECK LIST	11
6.1 CONTROLLI ASSEMBLAGGIO	11
6.2 CONTROLLI ALTRO EQUIPAGGIAMENTO	12
6.3 CONTROLLI PRE-VOLO	13
7. SMONTAGGIO	13
7.1 SMONTAGGIO SUL TRAPEZIO	13
7.2 SMONTAGGIO A TERRA	17
8. CONSIGLI E SUGGERIMENTI	18
8.1 GEOMETRIA VARIABILE	18
8.2 DECOLLO	18
8.3 VOLO	19
8.4 ATTERRAGGIO	19
9. REGOLAZIONI	20
9.1 TENDENZA A VIRARE	20
9.2 VELOCITÀ DI TRIM	21
10. CONTROLLO REFLEX E DIEDRO	22
10.1 ALTEZZA ANTIDRAPPO E TIPS	23
11. RIPARAZIONE E MANUTENZIONE PERIODICA	24
12. DATI TECNICI	26
13. REGISTRO MANUTENZIONE	27
14. REGISTRO UTENTE.	28

Icaro 2000	Alto - Manuale Utente	Pagina # 4/50
27/04/2022		Alto 2022-1-It

Introduzione

Durante l'ultimo ventennio i deltaplani sono diventati più sicuri. Gli incidenti sono diminuiti, per merito dell'incrementata professionalità delle scuole, e della maggior scrupolosità delle procedure di certificazione. In Svizzera, ad esempio, il rischio assicurativo per il volo in deltaplano è uguale a quello per la pratica degli sport invernali. Tuttavia, il deltaplano è uno sport attivo con dei rischi associati. La vostra sicurezza sarà sempre maggiore seguendo alcune semplici regole.

1.1 Riducete al minimo i rischi

- Seguite una scuola professionale.
- Volate un delta adatto alle vostre capacità. A nostro avviso dovrete avere un'esperienza intermedia, ed un minimo di 40 voli eseguiti con un deltaplano base, prima di volare con l'Alto.
- Volate esclusivamente con le condizioni meteo adeguate.
- Siate costanti. Cercate di evitare lunghe pause tra un volo e l'altro così che la vostra abilità di volo aumenti gradualmente.
- Evitate le avverse condizioni atmosferiche; la prudenza è segno di intelligenza non di codardia.
- Un nuovo rischio può presentarsi quando volate per la prima volta un nuovo tipo di deltaplano. Le reazioni del vostro nuovo delta potrebbero essere molto diverse da quelle del delta che siete abituati a volare. Per rendere minimo questo rischio, vi raccomandiamo di familiarizzare gradualmente con la vostra nuova ala.

1.2 Preliminari

- Studiate il manuale prima del vostro primo volo. Esercitatevi nel montaggio e nello smontaggio dell'ala seguendo le istruzioni del manuale.
- Seguite sempre la stessa sequenza per il montaggio e per i controlli pre-volo; **non fatevi distrarre durante queste procedure!**
- Ogni deltaplano prodotto da ICARO 2000 è sottoposto ad almeno 1 volo di prova, prima di essere consegnato. Ma se volete, potete richiedere al vostro rivenditore, un ulteriore prova di volo.
- Il vostro rivenditore dovrebbe anche aiutarvi durante il primo montaggio del vostro delta ed osservarvi decollare per la prima volta con lo stesso.
- Vi raccomandiamo fortemente l'uso delle ruote sulla speed-bar, soprattutto durante i vostri primi voli.

1.3 Primo volo con la vostra nuova ala

- Attendete le condizioni meteo ideali per effettuare il primo volo con la vostra nuova ala.
- È consigliabile volare in un posto conosciuto a patto che esso presenti un decollo ed un atterraggio adeguati, sia in termini di spazi, sia in termini di condizioni aerologiche
- Provate differenti posizioni della GV, inversioni di rollio, volo lento, volo ad alta velocità, e stalli ad un'**altezza, e distanza, di almeno 300-400 m dal suolo o dal pendio.**

Regole Fondamentali

- Dopo riparazioni importanti, dopo aver rimontato la vela, o dopo un lungo periodo di non volo, scegliete sempre un luogo a voi familiare per volare, e dove sia possibile atterrare immediatamente dopo il decollo.
- Il vostro delta comunque, viene consegnato pronto al volo.

ATTENZIONE: Non apportate alcuna modifica che non sia descritta in questo manuale.

- Il manuale utente non sostituisce l'esperienza di un rivenditore autorizzato. Se doveste avere dei dubbi su qualunque aspetto del vostro delta, consultate il vostro rivenditore, o ICARO 2000, per eventuali consigli.

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 5/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

- Non volate mai soli.
- Prima di ogni decollo eseguite sempre i controlli d'assemblaggio e i controlli pre-volo.
- Non contate sulla vostra fortuna! Volate solo in luoghi adatti al volo in deltaplano. E' vostra responsabilità conoscere i limiti del vostro delta, ed i limiti della vostra personale esperienza.
- Non provate a decollare al traino, prima di aver frequentato una scuola di traino riconosciuta. Usate sempre le ruote durante il traino.

Certificazione e Limiti Generali

3.1 Certificazione

Tutti i deltaplani Icaro 2000 hanno la certificazione Tedesca.

I nostri delta sono classificati come segue dalla Federazione Tedesca – DHV:

- **classe 1** (per piloti principianti) - **Mars, Relax, RX2**
- **classe 2** (per piloti intermedi) - **Laminar EZ, Orbiter senza GV**
- **classe 2-3** (per piloti esperti) - **Orbiter, Alto, 12 MastR, 13 MastR,**
- **classe 3** (per piloti esperti) - **14 MastR, 12.6 Laminar, 13.2/13.2 RF Laminar, 13.7/13.7 RF Laminar, 14.1 Laminar, 14.8 Laminar.**

3.2 Velocità del Vento

- Quando il vento supera i 30 km/h aumentano i rischi durante il decollo. In queste condizioni, consultatevi con piloti più esperti prima di decollare. A riguardo fidatevi di chi vi consiglia prudentemente e diffidate di chi mostra eccessiva fiducia o spavalderia

Se avete dei dubbi, non volate.

3.3 Turbolenza

- In condizioni di turbolenza, correnti d'aria discendente possono portare il delta ad assumere angoli d'attacco negativi. In tali condizioni, il pilotaggio risulta particolarmente difficile ed in condizioni di particolare turbolenza, non sufficientemente sicuro.
- Non volate nel lato sottovento di una montagna; questo può essere estremamente rischioso, già con venti o brezze di moderata intensità.

3.4 Volo Acrobatico

- Seconda il DHV, per volo acrobatico si intende il volo con angoli d'inclinazione laterale superiore ai 60 gradi, angoli di beccheggio superiori ai 30 gradi, stalli dinamici, wingovers, loops e viti

ATTENZIONE: il volo acrobatico può essere fatale ed è, perciò, VIETATO, sia da noi, che dall'ente tedesco di certificazione DHV.

Trasporto

4.1 In Automobile

Durante il trasporto sull'auto il delta può essere seriamente danneggiato; per evitare danni è necessario un portapacchi ben assicurato all'auto stessa. Come ulteriore sicurezza, vi raccomandiamo fortemente di installare sul vostro veicolo una barra portapacchi frontale.

Provvedete ad imbottire, con opportuno materiale (gomma piuma, polistirolo, ecc), tutti i punti sui quali appoggerete il deltaplano.

Ci sono ottimi supporti sul mercato, costruiti espressamente per il trasporto di deltaplani; questi possono essere facilmente montati su normali portapacchi.

Infine per legare la vostra ala, utilizzate delle cinghie sufficientemente larghe (minimo 25 mm) e

robuste. Le cinghie non andranno tirate fino a strizzare la vostra ala, ma nemmeno lasciate lasche. L'ala si rovina sicuramente meno se legata un po' troppo stretta che non se dovesse cadere dall'auto.

Ponete particolare attenzione anche al carico e scarico della vostra ala
Per ogni chiarimento chiedete al vostro rivenditore o ad Icaro 2000.

4.2 In Funivia o Montacarichi

È bene essere sempre presenti durante tutte le fasi di movimento, carico e scarico della propria ala, per evitare che una disattenzione degli addetti possa provocare danni al vostro mezzo.

4.3 In Aereo

Il vostro delta deve essere abbondantemente protetto se deve essere trasportato via aria. Usate un imballo di legno, o un tubo di plastica rigido, nei quali riporrete il deltaplano correttamente avvolto in uno o più strati di pluriball. Questi possono esser messi a disposizione dal vostro rivenditore o da Icaro 2000. Portate sempre a conoscenza per tempo la compagnia aerea delle dimensioni e del peso del vostro delta.

4.4 Accorciare il Deltaplano

Evitate di accorciare il delta se non è assolutamente necessario. Questo infatti, rischia di creare una vistosa piega sul mylar del bordo d'attacco di entrambe le ali.

Se comunque dovete accorciare il vostro delta per il trasporto:

- assicuratevi di segnare la posizione nella quale dovrete in seguito mettere ogni componente e quando possibile riposizionate spine, bulloni e rondelle nelle loro sedi nel corretto ordine in cui andranno poi ri-assemblate
- Rimuovete la spina che fissa la vela al terminale del bordo d'attacco
- Togliete la spina che fissa il cavo compensatore alla leva del tip e sganciate il cavo
- Riposizionate la spina sulla leva in modo così da non perderla
- Premete il bottone a molla sopra il tubo del bordo d'attacco, e sfilate il terminale.
- Coprite il tubo estratto con materiale morbido
- In fondo al tubo dell'ala, all'interno della vela, mettete una protezione per evitare che il tubo possa rovinare la vela (ad esempio una bottiglia di plastica alla quale avete tolto la metà superiore).
- Piegate normalmente la vela (come fareste nel caso di ripiegatura del finale), e ripiegate la sull'ala accorciata. Nel compiere quest'ultima operazione ponete un rotolo di cartone di 6-10 cm di diametro, attorno al quale far girare la vela nella zona di piegatura. Questo consentirà di evitare o comunque ridurre i danni alla vela ed al mylar interno.
- Per riassemblare le estremità procedete in ordine inverso.

Le variazioni di lunghezza che otterrete togliendo il finale d'ala, per le diverse taglie, sono:

Alto	S	M	L
Cm	144 / 4.7	127 / 4.2	140 / 4.6

Quando rimontate il bordo d'attacco, assicuratevi di controllare che il bottone a molla sia uscito dal tubo.

Ricordatevi di collegare nuovamente il cavo compensatore alla leva del tip, ponendo particolare attenzione a che esso non sia arrotolato attorno all'estremità alare.

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 7/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

Montaggio

Esistono due metodi per montare il vostro Alto:

Sul Trapezio – questo metodo, sicuramente il più adatto nella maggior parte dei casi, evita che la vela venga direttamente a contatto col terreno e quindi possa essere danneggiata da pietre appuntite o altro.

A Terra – questo metodo è consigliabile solo nel caso (preferibilmente da evitare) in cui intendiate lasciare l'ala montata per lungo tempo in presenza di venti sostenuti.

Nota: Il deltaplano può volare in un'unica direzione. Di conseguenza l'ala sinistra e l'ala destra sono univocamente determinate dalla direzione di volo.

5.1 Montaggio sul Trapezio

- Con brezza molto leggera orientate l'ala con vento in coda.
 - Con brezza moderata o sostenuta: la chiglia deve essere perpendicolare al vento.
- Se il terreno dove montate è molto pendente, orientate il naso del delta verso la sommità del pendio.

5.1.1 Punto di partenza

- Aprite la sacca, rimuovete i velcri e la protezione alla base dei montanti
- Sollevate tutte e due i montanti assieme verso l'alto, e fissate la speed-bar con i push-pin e le piastrine di sicurezza. Non dimenticate le piastrine di sicurezza! (Queste piastrine non sono presenti sul trapezio competition).

Nota: Tutte le speed-bar rotonde di Icaro 2000 sono curvate secondo più piani. Le piegature realizzate sul piano orizzontale servono per formare le impugnature. Le piegature sul piano verticale, servono a far sì che durante gli spostamenti laterali in volo, la distanza tra pilota e speed-bar rimanga pressoché la stessa.

- Assicuratevi che la curvatura della speed-bar sia rivolta verso il naso del delta e faccia "pancia" verso il basso una volta girato il delta in posizione di volo. (Le barre in carbonio possono essere montate esclusivamente in modo corretto). In altre parole con il delta livellato dovrebbe toccare a terra il centro della barra prima dell'angolo trapezio.
- Girate sottosopra il delta ed appoggiatelo, stabilmente, sul trapezio.
- Rimuovete la sacca del delta.
- Sollevate la torre.
- Aprite completamente le ali mantenendo le estremità alari, provviste ancora di protezione, vicine al suolo.

Aggancio del cross-bar

Al fine di evitare la pericolosa situazione di decollare con il cross-bar non agganciato, si consiglia di eseguire quest'operazione in questa fase del montaggio.

La sicurezza di partire con il deltaplano correttamente montato, ripaga di gran lunga l'eventuale maggior usura che le tasche stecche possono subire, nell'inserire le stecche a cross-bar agganciato.

- Assicuratevi che il sistema GV sia completamente lasco e che le ali siano completamente aperte.
- Tirate l'elastico presente nella parte posteriore della chiglia, fino a raggiungere la maniglia per la messa in tensione del cross-bar e tiratela fino a raggiungere la piccola piastrina con la sede di aggancio.
- Assicurate la piastrina al bullone sulla chiglia tenendo premuto il doppio bottone a molla.
- Rilasciando il bottone a molla, la piastrina verrà automaticamente assicurata nella sua posizione.
- Agganciate anche il cavo posteriore della torre alla piastrina in chiglia. (Se prima, agganciate i cavi anteriori, non riuscirete ad agganciare il cavo posteriore).
- Prendete il grillo al quale sono attaccati i cavi anteriori, e fissatelo al gancio naso del delta. Per

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 8/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

fare questo dovrete forzare leggermente il naso del deltaplano verso il basso, aiutandovi con la fettuccia presente sul naso stesso.

- Se il vento non è troppo forte, potete estrarre il terminale della chiglia premendo il bottone a molla per sganciarlo, e appoggiare il delta sul terminale stesso. Questo rende più agevole la prosecuzione del montaggio. Attenzione però: questa posizione non è particolarmente stabile (non è utilizzabile se sulla barra sono montate le ruote) ed il delta potrebbe cadere e toccare a terra con le ali

Nota: Sulle nostre ali è presente un cordino di sicura agganciato al grillo dei cavi anteriori. Se il crossbar non è completamente aperto non è possibile agganciare i cavi anteriori. D'altro canto, una volta agganciati i cavi anteriori è possibile sganciare nuovamente il crossbar ma il delta non si potrà chiudere.

Il fatto che i cavi anteriori siano agganciati non significa necessariamente che sia agganciato anche il crossbar.

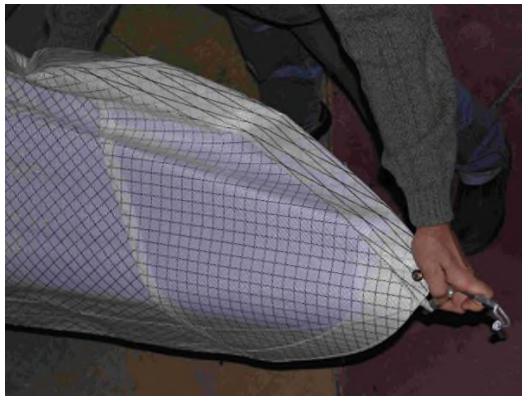
Il cordino di sicura eviterà in questo caso che l'ala si chiuda dopo il decollo, ma sarà necessario completare rapidamente il volo senza compiere manovre accentuate.

**Non omettete quindi nei controlli finali questo importante punto
Non sollevate la chiglia posteriormente se il cross-bar non è agganciato almeno al cordino di
sicurezza, ciò potrebbe danneggiare i bulloni e le piastre del naso.**



5.1.2 Montaggio degli Stecconi in Fiberglass

- Rimuovete la protezione in fondo all'ala ed aprite la cerniera sull'estremità.
- Attraverso la stessa cerniera, inserite la parte dello steccone in fiberglass avente diametro maggiore nel tubo di alluminio alla fine del bordo d'attacco. Spingetelo decisamente fino a sentirlo urtare contro il fermo.
- Posizionatevi davanti al bordo d'entrata (B.E.) e afferrate con una mano l'estremità del tubo del B.E. e con l'altra la vela e la leva steccone. Flettete la parte finale dello steccone (flettete non tirate) quella con diametro minore verso il bordo d'uscita e, nello stesso tempo, posizionate il cappuccio della leva steccone su di esso.



- Usando la corda attaccata, spingete la leva steccone nella vela fino a farla scattare contro lo steccone, la vela è ora in tensione.

IMPORTANTE: Durante quest'ultima operazione fate attenzione alle dita

- Chiudete la cerniera sull'estremità. A questo punto, la vela potrebbe non essere piatta ma leggermente ruotata attorno allo steccone. Se così fosse, ruotate leggermente l'estremità della vela per renderla piatta. Non eseguendo questa operazione, potrebbe innescarsi un'indesiderata tendenza a virare durante il volo.

5.1.3 Posizionamento dei tip in alluminio.

Nota: Nelle fotografie sotto riportate, le stecche compaiono già inserite nella vela. E' però opportuno posizionare il tip prima di inserire le stecche.

- Impugnate l'estremità libera del tip, che si trova a fine ala, e ruotate il tip verso il bordo di uscita, fino a portarlo all'interno della cerniera.



- Assicuratevi che il cavo sul tip sia libero e parallelo al tip stesso e **NON** sia arrotolato su di esso.
- Per completare il posizionamento del tip è necessario chiudere la cerniera del loro alloggiamento; questa operazione è da eseguirsi dopo aver inserito le stecche.
- Ripetete l'operazione per l'altra ala.

5.1.4 Inserimento delle stecche

- Le stecche rosse sono per l'ala sinistra, le verdi per quella destra: estraetele dalla sacca e appoggiatele sul terreno (nel lato appropriato).

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 10/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

- Iniziate dal centro del delta e partendo dalla più lunga procedete verso l'estremità dell'ala.
- Posizionatele nelle loro tasche e assicuratele sul bordo d'uscita.
- Posizionate quindi le stecche diritte nella doppia superficie.

Nota: Il numero delle stecche può variare in base al modello ed alla taglia di deltaplano considerato.

Nota: Le stecche del naso possono sempre rimanere nella vela.

5.1.5 Operazioni finali

- E' ora possibile chiudere la cerniera dei tips. Grazie alla presenza di una fettuccia la semplice chiusura delle cerniere blocca automaticamente la posizione dei tips.
- Chiudete anche la cerniera centrale della doppia vela, avendo l'accortezza di far scorrere entrambi i cursori verso il naso. In questo modo il cordino di sicura del cross sarà quasi totalmente integrato all'interno della doppia vela
- Sistemate definitivamente la carenatura del naso. A tale scopo sarà sufficiente posizionare i velcri inferiori in quanto la parte superiore viene guidata nella posizione corretta dalla presenza di un elastico.
- Fate passare la corda della geometria variabile GV attraverso lo strozzascotte sulla speed-bar.

Il montaggio è ora completato. Passate immediatamente ai controlli di montaggio, capitolo 6.

5.2 Montaggio a Terra

Posizionate il delta a terra, naso al vento

5.2.1 Punto di partenza

- Aprite la sacca, rimuovete i velcri e la protezione alla base dei montanti
- Sollevare tutte e due i montanti assieme verso l'alto, e fissate la speed-bar con i push-pin e le piastrine di sicurezza. Non dimenticate le piastrine di sicurezza! (Queste piastrine non sono presenti sul trapezio competition).
- Assicuratevi che la curvatura della speed-bar sia rivolta verso il naso del delta e faccia "pancia" verso il basso una volta girato il delta in posizione di volo. (Le barre in carbonio possono essere montate esclusivamente in modo corretto). In altre parole con il delta livellato dovrebbe toccare a terra il centro della barra prima dell'angolo trapezio.
- Girate sottosopra il delta e lasciate il trapezio disteso a terra.
- Rimuovete la sacca del delta.
- Aprite le ali tenendole basse sul terreno.

Nota: seguite ora gli stessi passaggi come per il montaggio sul trapezio tranne per i punti riportati di seguito.

Tornate quindi a pag. 7, al punto in cui avevate aperto le ali.

5.2.2 Operazioni finali

- Per posizionare l'ala sul trapezio, in presenza di vento sostenuto, dovrete evitare di sollevare esageratamente il naso dell'ala.
- Posizionatevi posteriormente al delta e tirate l'elastico presente nella parte posteriore della chiglia, fino a raggiungere la maniglia per il tensionamento del cross-bar.
- Sollevando leggermente la chiglia da terra, tirate la cinghia crossbar fino a raggiungere la piastrina di aggancio.
- Agganciatela al bullone sulla chiglia, premendo la molla a doppio pin.

Non esagerate nel sollevare la chiglia posteriormente se il cross-bar non è agganciato almeno al cordino di sicurezza, ciò potrebbe danneggiare i bulloni e le piastre del naso.

Nota: Nella posizione nella quale si trova ora l'ala, i cavi laterali risultano tesi ed impediscono all'ala di rimanere correttamente posizionata a terra. È quindi opportuno procedere rapidamente alla

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 11/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

conclusione del montaggio.

- Portarsi quindi davanti all'ala e sollevando lentamente il naso, fatevi aiutare dal vento per portare il deltaplano, in posizione livellata, fino all'altezza necessaria per il suo posizionamento sul trapezio.
- Prendete il grillo a cui sono attaccati i cavi anteriori, e fissatelo al gancio naso del delta. Per fare questo dovrete forzare leggermente il naso del deltaplano verso il basso utilizzando allo scopo l'apposita maniglia.
- Sistemate la carenatura del naso.
- Ponendo la dovuta attenzione, ruotate l'ala di poco oltre i 90° rispetto alla direzione del vento.
- Fate passare la corda della geometria variabile (GV) attraverso lo strozzascotte sulla speed-bar.
- Chiudete anche la cerniera centrale della doppia vela, avendo l'accortezza di far scorrere entrambi i cursori verso il naso. In questo modo il cordino di sicura del cross sarà quasi totalmente integrato all'interno della doppia vela
- Fate passare la corda della geometria variabile GV attraverso lo strozzascotte sulla speed-bar.

Il montaggio è ora completato: Eseguite immediatamente i controlli di montaggio.

Check List

Prima di ogni volo è assolutamente necessario fare un controllo sistematico del delta

6.1 Controlli assemblaggio

Iniziate dal naso del delta. Proseguite in senso antiorario intorno al delta attraverso tutte le posizioni elencate, aprite e chiudete le cerniere dove sia necessario eseguire i controlli. Terminate controllando la parte centrale ed il trapezio.

I punti seguenti devono essere controllati attentamente :

Naso

- I dadi dei bulloni delle piastre naso sono avvitati
- Il grillo naso è correttamente agganciato e la sicurezza a molla blocca il gancio stesso.
- La carenatura del naso si adatta perfettamente al bordo d'entrata ed è correttamente attaccata ai velcri.

Ala Sinistra Centrale

- Il dado del bullone che unisce il cross-bar col bordo d'attacco è avvitato.
- I cavi laterali inferiore e superiore sono in perfette condizioni, hanno la giusta direzione e sono fissati correttamente dal bullone
- Il crossbar non è danneggiato.
- La cerniera vicino al cavo laterale è chiusa

Ala Sinistra Finale

- La leva steccone è correttamente posizionata. La cerniera d'estremità è chiusa.
- Il finale della vela è piatto.
- Il foglio in mylar interno al bordo d'entrata è correttamente posizionato e non crea deformazioni del profilo
- Il cavo di compensazione del tip è libero e scorre liberamente
- Il tip d'alluminio è posizionato correttamente ed il cavetto d'acciaio non è arrotolato attorno al tip stesso; la cerniera è completamente chiusa.

Stecche e Cavi Antidrappo Ala Sinistra

- Tutte le stecche superiori sono inserite e assicurate sul bordo di uscita
- Le stecche inferiori sono in sede.
- I cavi antidrappo non sono attorcigliati

Retro Chiglia

- Tutti i dadi dei bulloni della sezione posteriore della chiglia sono avvitati.
- La piastrina di tensionamento del cross-bar è nella sua sede ed è ben assicurata dal bottone a

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 12/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

molla.

- La cinghia stessa non è attorcigliata.
- I bozzelli della GV sono in ordine e la corda GV non è attorcigliata
- I cavi posteriori sono in perfette condizioni.
- La sezione posteriore staccabile della chiglia è correttamente inserita nella sezione principale, ed è bloccata dal bottone a molla.
- Il tappo della torre che blocca i cavi superiori è ben inserito nella torre stessa
- Tutti i cavi superiori sono integri e non attorcigliati
- Il cavo superiore posteriore è fissato alla chiglia dal suo moschettoni

Stecche e Cavi Antidrappo Ala Destra

- vedi sopra : "Stecche e Cavi Antidrappo Ala Sinistra"

Ala Destra Finale

- vedi sopra: "Ala Sinistra Finale"

Ala Destra Centrale

- vedi sopra: "Ala Sinistra Centrale"

Sezione Centrale

- La cinghia d'aggancio non è danneggiata ed è ben assicurata dal suo bullone sulla torre.
- Guardate all'interno della vela per assicurarvi che i tubi principali non siano danneggiati e che tutti i dadi siano stretti.
- Il dado del bullone che fissa il trapezio alla chiglia è avvitato.
- Infine controllate che la cerniera sia completamente chiusa.

Trapezio-Angoli Inferiori

- I cavi che partono dal trapezio non sono attorcigliati o impigliati intorno al trapezio stesso.
- La speed-bar è attaccata correttamente.
- I push-pin e le piastrine di sicurezza sono a posto.
- Le due viti a brugola che assicurano le estremità del trapezio sono stretti e non sporgono dal blocco di nylon.

Simmetria

A GV completamente lasca, posizionatevi in piedi dietro all'ala e tenendo sollevata la chiglia, controllate la simmetria tra le due semiali. Dovete cioè controllare che lo svergolamento, sia identico tra semiala sinistra e semiala destra. (Lo svergolamento aumenta andando dal centro ala verso l'estremità).

Eseguite quindi la stessa prova dopo aver completamente tirato la GV.

Nel caso in cui passando da una posizione GV all'altra si manifestino delle notevoli differenze di simmetria, la prima cosa da fare sarà controllare che il cavo di compensazione dei tips non sia agganciato da qualche parte.

6.2 Controlli altro equipaggiamento

Imbrago

- Il paracadute è nella sua sede e la maniglia è correttamente posizionata
- Le cerniere sono libere e scorrono perfettamente.
- Agganciatevi.

Attenzione: al fine di ridurre il rischio di decollare senza essersi agganciati, sarebbe opportuno agganciare l'imbragatura al deltaplano prima di indossarla (le imbragature odierne hanno praticamente tutte l'ingresso frontale e sono quindi facili da indossarsi anche se agganciate all'ala). Nell'eventualità dobbiate allontanarvi dall'ala dopo esservi completamente imbragati, è consigliabile svestirsi dell'imbragatura lasciandola ancora agganciata al delta. Il rischio di essere capovolti da una raffica mentre attendete di decollare, presenta generalmente meno problemi dei rischi connessi ad un mancato aggancio

- I cosciali sono agganciati

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 13/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

- Durante la prova aggancio al suolo, il centro della speed-bar è deformato di circa 5 cm verso l'alto, se paragonato alla sua posizione in volo (questo fenomeno non si manifesta se il vostro deltaplano è dotato di speed-bar profilata ed il terreno è piano, in quanto che tale speed-bar non ha la caratteristica curvatura detta "a corna di bue"). Tenete conto di ciò quando regolate la vostra altezza dalla barra. Al suolo, quindi, dovrete lasciare uno spazio di circa 5 cm per avere, in volo, una distanza di 10 cm. Questa posizione è generalmente quella più confortevole.

Casco

- La calotta non ha subito danneggiamenti (fate attenzione ha non sedervi sull'imbrago o a porre l'imbrago sotto pesi eccessivi; questi posso causare la rottura del vostro casco che non è concepito naturalmente per questi scopi)
- Cinghietta chiusa

6.3 Controlli pre-volo

➤ AGGANCIAMENTO AL DELTAPLANO

- Intensità e direzione del vento corrette
- Angolo di incidenza corretto
- Ali livellate
- Deltaplano e corsa di decollo liberi da eventuali ostacoli.
- Spazio aereo libero da altri velivoli.

Smontaggio

Come per il montaggio, anche lo smontaggio può essere eseguito sia sul trapezio che a terra. Lo smontaggio del delta va eseguito in ordine opposto rispetto al montaggio; quindi i passaggi sono i seguenti:

7.1 Smontaggio sul trapezio

In presenza di vento sostenuto, ruotate il delta di circa 90° rispetto alla direzione del vento stesso

7.1.1 Punto di partenza

- Posizionate il delta con la coda al vento.
- Assicuratevi che la GV sia completamente lasca.

Nota: assicuratevi che la vela sia lasca prima di rimuovere le stecche ed i tips.

Allo scopo, potete sganciare la cinghia cross dal bullone in chiglia e, lasciare l'ala aperta, grazie alla presenza del cavo di sicurezze attaccato ai cavi anteriori.

- In presenza di poco vento potete estrarre la sezione finale della chiglia premendo il bottone a molla ed estraendo il finale della chiglia; questa sezione finale resta attaccata con un elastico.
- Ruotate verso il basso la sezione libera della chiglia, ed appoggiate la parte principale sulla sua parte posteriore.



- Aprite la cerniera dei tip



- Togliete le stecche inferiori e quindi quelle superiori avendo l'accortezza di partire dall'estremità alare e proseguire verso il centro ala.
 - Impugnando i tip per la loro estremità libera ruotateli verso il centro ala sino a portarli in direzione parallela al bordo d'attacco (il tip rimane all'esterno della doppia superficie).
- Nella fotografia compaiono ancora le stecche inserite. L'operazione va però fatta quando le stecche sono state tutte rimosse



- Aprite la cerniera d'estremità
- Sganciate la leva steccone con la corda e tiratela verso l'esterno.



- Posizionatevi davanti al bordo d'entrata (B.E.) e afferrate con una mano l'estremità del tubo del B.E. e con l'altra la vela e la leva steccone. Flettete la parte finale dello steccone (flettete non tirate), quella con diametro minore, verso il bordo d'uscita e, nello stesso tempo, facendo ruotare il cappuccio della leva steccone sfilatelo dall'estremità dello steccone stesso
- Togliete lo steccone dalla sua sede e mettetelo insieme alle stecche diritte.
- Ruotate di nuovo la leva steccone all'interno della vela e chiudete la cerniera.

7.1.2 Piegare le estremità della vela

- Con una delle protezioni per il fine ala in tasca posizionatevi di fronte al bordo d'attacco. Prendete l'estremità alare per il bullone della leva steccone e avvolgete la vela attorno alla fine del tubo del bordo d'attacco. In pratica portate la leva steccone sotto l'ala e verso il naso. L'estremità alare viene a trovarsi tra voi ed il bordo d'attacco.



- Tenendo con il corpo l'estremità alare in questa posizione, prendete la vela per il bordo di uscita e sollevatela verso l'alto attribuendogli una tensione sufficiente. Partendo da questa posizione arrotolate la vela, iniziando dal bordo di uscita.



- Avvolgete quindi tutto il fine ala con l'estremità alare che avete tenuto tra voi ed il bordo d'attacco.
- Tenendo con una mano il rotolo di vela così fatto, calzate il rotolo stesso con la protezione del fine ala.



- Ripetete gli stessi passaggi per l'altra ala.

7.1.3 Operazioni finali

- Riagganciate la sezione posteriore della chiglia.
- Mettete stecche e steconi nell'apposita sacca.
- Rimuovete la carenatura del naso.
- Sganciate i cavi dal naso. Per questo dovete, come nel caso del montaggio, forzare leggermente il naso verso il basso. Tirando l'apposita maniglia posta sul naso, aprite il sistema di sicurezza a molla per il bloccaggio dei cavi.
- Rimuovete il cavo longitudinale posteriore che collega la torre alla chiglia. Per compiere quest'operazione potrebbe essere necessario tirare con una mano la torre verso il bordo d'uscita e contemporaneamente con l'altra mano sganciare il moschettone dalla chiglia. Bloccate il moschettone stesso sulla vela, alla base della torre.
- Rilasciate completamente il crossbar.
- Chiudete le ali. Per compiere quest'operazione inizialmente posizionatevi posteriormente all'ala al suo centro. Afferrate la vela dal bordo di uscita su entrambe le ali e tiratele verso di voi con un movimento rivolto all'indietro e verso l'alto.
- Quindi finite di avvicinare le ali, portandole una alla volta affiancate alla chiglia.
- Portate all'esterno dei bordi d'entrata la vela che tende a rimanere tra ali e chiglia.
- Abbassate la torre.
- Arrotolate la vela e posizionate i velcri. Assicuratevi che la vela del bordo d'attacco, nel punto d'incontro con i montanti, sia curvata all'interno e verso l'alto per evitare danni alla vela stessa.



- Coprite il delta con la sacca.
- Ruotate il delta ed appoggetelo con attenzione al suolo evitando di lasciare la copertura del naso sotto al delta.
- Sganciate la barra.
- Posizionate l'apposita protezione sulla base dei montanti.
- Abbassando i montanti, assicuratevi che la cinghia d'aggancio ed i cavi passino tutti attraverso i due montanti e non siano attorcigliati.
- Alloggiate il grillo naso assieme i cavi anteriori lungo la chiglia verso il naso dell'ala.
- Verificate che i cavi siano ripiegati secondo curve sufficientemente ampie da non creare delle pieghe permanenti.



- I montanti andranno a scomparire all'interno della vela.
- Appoggiate la copertura del naso sopra le ali nella parte anteriore del delta
- Mettete le stecche e la barra nella parte posteriore della sacca. Per fare questo dovete rilasciare temporaneamente uno o più velcri.
- Una volta chiusa la cerniera lo smontaggio è terminato.

7.2 Smontaggio a terra

Per completezza si riporta di seguito la procedura di smontaggio dell'ala a terra. Tuttavia, si tiene a precisare che questo metodo di smontaggio è superato, per la ragioni di usura e deterioramento della vela sopra esposte. Anche in presenza di vento sostenuto sarà quindi preferibile ricorrere allo smontaggio sul trapezio.

7.2.1 Punto di partenza

- Tenete il delta col naso al vento.
- Rimuovete la carenatura del naso e aprite la cerniera centrale posta sotto la chiglia.
- Sganciate il grillo naso dei cavi anteriori
- Fate scendere il delta piatto sul terreno, tirandolo verso di voi.

Importante: Nella posizione nella quale si trova ora l'ala, i cavi laterali risultano tesi ed impediscono all'ala di rimanere correttamente posizionata a terra. È quindi opportuno procedere rapidamente alla conclusione del montaggio.

- Premendo la molla a doppio pin, sganciate la cinghia crossbar e rilasciate la tensione del crossbar.

Nota: assicuratevi che la vela sia lasca. Ora procedete nello stesso ordine indicato per lo smontaggio sul trapezio; tornate quindi a pag. 14 al punto in cui si aprono le cerniere dei tips.

Consigli e Suggerimenti

Di seguito riportiamo alcuni suggerimenti, sperando che questi possano servirvi ad affrontare in maniera più divertente e sicura i vostri voli.

L'Alto è stato concepito per poter offrire ai piloti il massimo piacere di volo senza dover rinunciare eccessivamente alle prestazioni dell'ala e garantire degli elevati standard di prevedibilità e quindi di sicurezza.

Quest'ala è rivolta a piloti di media esperienza che vogliono incominciare ad esplorare le potenzialità del volo in deltaplano e compiere già dei percorsi di cross country di media distanza. L'Alto si rivolge però anche a tutti coloro che fanno del volo un momento di svago puro e semplice anche se magari dotati di un'esperienza più che buona.

8.1 Geometria Variabile

Tirando la corda della GV si sposta indietro il cross-bar, con un conseguente incremento dell'angolo di naso, del tensionamento della vela ed una certa variazione dello svergolamento e della geometria del profilo. Ciò migliora il tasso di caduta e l'angolo di planata. Si vola a GV tesa quindi, in tutte le condizioni in cui sia necessario ottimizzare l'efficienza dell'ala o la sua velocità.

Con la GV lasca, migliora la maneggevolezza in volo. Si vola con GV lasca, o solo parzialmente tesa quindi, in tutte quelle condizioni in cui sia richiesta una buona prontezza di risposta dell'ala, come: vicino al suolo, in decollo, nel volo in termica ed in atterraggio.

Allo scopo di migliorare ulteriormente la maneggevolezza, tutte le nostre ali dotate di GV sono munite anche di "Swivel tips", uno speciale sistema che collegando tra loro i due tips delle estremità, ne consente un movimento asimmetrico in virata, facilitando quindi il pilotaggio dell'ala.

Per ottenere il massimo delle prestazioni dalla vostra ala, in qualsiasi momento del volo, potete fare largo uso della GV, sia per aumentare che per diminuire la tensione della vela.

La GV vi permetterà di "personalizzare" in qualsiasi istante, il vostro deltaplano e adattarlo alle vostre esigenze, rendendo più piacevole il volo.

8.2 Decollo

Se vicino all'area di decollo ci sono condizioni forti, è consigliabile lasciare la GV completamente lasca.

Se invece avete la certezza che le condizioni in volo sono tranquille prima del decollo, tirate la GV di circa 50 cm. Ciò migliora la stabilità a terra tendendo i cavi inferiori.

In decollo l'Alto è molto prevedibile e vi dà la possibilità di decollare anche con piccoli errori, come l'angolo di incidenza un po' troppo alto o la velocità di decollo troppo bassa.

Cercate comunque, di decollare con un angolo d'incidenza di circa 15 gradi, e con quanta più

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 19/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

velocità sia possibile.

**ATTENZIONE: Non decollate se la vela è bagnata, soprattutto se lo è sul bordo d'attacco, dato che la velocità di stallo aumenta significativamente.
Volate solo con la vela asciutta!**

8.3 Volo

Nelle ascendenze regolari, è possibile volare con un minimo di GV tesa. Questo garantisce un miglior rateo di salita.

In generale però, usate la GV in proporzione alla velocità alla quale volete volare: più veloci volete andare e maggiore è la tensione che potete dare alla vostra vela.

È generalmente controproducente volare con la GV completamente tesa a velocità eccessivamente basse per la riduzione della maneggevolezza che ne deriva. Inoltre in questa configurazione lo stallo si manifesta in maniera più rapida e marcata che a GV lasca, richiedendo al pilota una maggiore prontezza e una maggior quota per la rimessa in volo normale.

ATTENZIONE: evitate sempre, di volare in prossimità del suolo con GV completamente tesa, qualsiasi sia il deltaplano da voi volato.

Usate la GV in relazione alle condizioni aerologiche nelle quali vi trovate: in condizioni turbolente la tensione della vostra vela non deve essere tale da ridurre eccessivamente le prestazioni dell'ala, ma nemmeno la sua maneggevolezza.

8.4 Atterraggio

Lo stallo finale, risulta essere più facilmente eseguibile, se lo svergolamento della vostra ala è ridotto (più la geometria variabile è tesa, minore è lo svergolamento). In prossimità del suolo però, è consigliabile lasciare la geometria variabile tesa non più di un terzo (1/3) della sua lunghezza, così che il delta risponda rapidamente ad ogni manovra. Se atterrate in condizioni molto turbolente è meglio rilasciare completamente la VG.

Dopo l'avvicinamento, impostate il finale contro vento, con una velocità medio-alta.

Quando siete vicini al suolo riducete dolcemente la velocità, quindi volate parallelamente al terreno, rilasciando gradualmente la speed-bar. Appena sentite che il delta sta per stallare, stallate. Con meno vento dovete stallare più energicamente. Se ci sono più di 15 km/h di vento a terra, lo stallo andrà eseguito meno energicamente. Tanto più forte sarà il vento, tanto meno energica sarà la spinta finale.

Regolazioni

Durante il montaggio del delta, la vela deve essere montata sul telaio in modo che la tensione della vela sia perfettamente simmetrica.

La tensione della vela può essere regolata variando la tensione delle leve stecconi e la tensione con la quale sono fissate le stecche sul bordo d'uscita.

Su tutte le ali Icaro esiste anche la possibilità di regolare la tensione della vela sul fine ala, grazie alla presenza di una piastrina con più fori sarà possibile attribuire tensioni diverse al bordo d'entrata. Se non nel caso sia veramente necessario, vi consigliamo comunque di lasciare invariate le suddette tensioni.

9.1 Tendenza a virare

9.1.1 Se il delta non vola diritto a GV lasca, controllate:

- Che il bordo d'attacco e tutti gli altri tubi non siano danneggiati.
- Il profilo delle stecche usando la dima fornitavi.
- Che i cavi di compensazione-collegamento dei tips si muovano liberamente e non creino asimmetrie dello svergolamento.
- Che la tensione della vela sul fine ala sinistro sia uguale a quella del fine ala opposto. Nel caso ci siano delle differenze potete fissare la vela in un diverso foro, in modo da ripristinare la simmetria delle tensioni.
- Che la tensione della vela sullo steccone sinistro sia uguale a quella sullo steccone destro. Nel caso ci siano delle differenze potete fissare la leva in un diverso foro, in modo da ripristinare la simmetria delle tensioni.
- Che il tubetto di alluminio, nel quale si inseriscono gli stecconi, non sia danneggiato e che gli accolga perfettamente.
- Che gli eccentrici di nylon nei quali il suddetto tubetto è alloggiato, siano regolati simmetricamente.

Se il delta non vola ancora diritto:

- Ruotate l'eccentrico di nylon, che accoglie lo steccone per non più di 5 mm per volta, misurati sulla circonferenza del tubo che accoglie la bussola, in modo da far abbassare l'estremità libera dello steccone che si trova sulla semiala corrispondente alla direzione nella quale il deltaplano tende a virare (es: se il deltaplano vira a destra si dovrà abbassare lo steccone destro).
Per eseguire tale regolazione procedete nel seguente modo:
- Con un pennarello, fate un piccolo segno di riferimento per indicare la posizione dell'eccentrico rispetto al tubo.
- Utilizzando un cacciavite a stella, fate compiere alla vite posta in testa all'eccentrico, alcuni giri (all'incirca 3-4), fin tanto che possa ruotare liberamente.

Non svitatela completamente, altrimenti l'inserito interno si sfilerà e sarà necessario togliere la spina di ancoraggio della vela per recuperarlo.



- Date un colpo sulla testa della vite, come se fosse un chiodo. Questo eliminerà l'attrito creato dall'insero interno.
- Rimuovete la vite più piccola posta di lato al tubo.



- Utilizzando una pinza a becco infilata nei due fori presenti in testa all'eccentrico, fate compiere la rotazione voluta all'eccentrico. Nell'esempio sopra considerato, si dovrà quindi ruotare l'eccentrico 5 mm in senso orario.



Non dovrebbe mai essere necessaria una correzione complessiva superiore ai 15 mm di rotazione. In caso contrario rivolgetevi al vostro rivenditore o ad Icaro 2000.

Per fissare nuovamente la posizione dell'eccentrico è sufficiente riavvitare la vite posta in testa all'eccentrico, serrandola con un po' di energia.

Per ulteriore sicurezza potete riposizionare la vite più piccola posta di lato al tubo. Per fare questo, sarà però necessario eseguire un nuovo foro da 1.7 mm nell'eccentrico, centrato nel mezzo del foro già presente sul tubo del fine ala.

9.1.2 Se il delta non vola diritto a GV tesa ma vola diritto a GV lasca, controllate:

- Che l'altezza dei tip sia simmetrica
- Che i cavi di compensazione-collegamento dei tips si muovano liberamente e non creino asimmetrie dello svergolamento.
- Che l'altezza del bordo di uscita in prossimità degli antidrappo sia simmetrica
- Che la tensione del cordino posto sul bordo di uscita sia simmetrica

9.2 Velocità di trim

- E' possibile modificare la velocità di trim spostando il punto d'aggancio in uno dei diversi fori sulla chiglia.



- Spostando il punto d'aggancio in avanti il delta volerà più veloce (e viceversa)
- Ad una velocità di trim più elevata, corrisponde generalmente una minor tendenza dell'ala, a chiudere in virata e una maggior prontezza di risposta ai comandi del pilota.

ATTENZIONE: spostate il punto d'aggancio avanzando o indietro di un solo foro alla volta. Lo spostamento anteriore/posteriore massimo è limitato dalla vela e NON sempre dal numero di fori presenti sulla chiglia. Su alcuni modelli si utilizza infatti la stessa chiglia per taglie diverse che richiedono quindi un diverso centraggio. Questo spiega l'eventuale presenza di un numero di fori maggiore di quelli utilizzabili.

Controllo Reflex e Diedro

Il vostro **Alto** ottiene la stabilità sul beccheggio per mezzo del cavo antidrappo, dei tips, degli stecconi in fibreglass e del tipo di profilo utilizzato. Ad una variazione del profilo utilizzato corrisponde un diverso svergolamento da attribuire all'ala per il mantenimento delle caratteristiche di stabilità. Per questa ragione è importante controllare periodicamente la forma del vostro profilo e/o dopo un crash. Di seguito si riporta il metodo da utilizzare per controllare lo svergolamento ed il diedro della vostra ala. I controlli seguenti, devono essere eseguiti col delta completamente montato.

Sono definiti tre punti:

- I punti 1 e 2 fanno riferimento a due punti di controllo dello svergolamento, tramite la misurazione dell'altezza sulla chiglia, di due particolari stecche (vedi tabella sotto riportata). Le stecche sono numerate partendo dalla chiglia verso l'estremità alare.

ATTENZIONE: Questo controllo e quello successivo, devono essere eseguiti con la VG completamente tesa, la chiglia in posizione orizzontale ed i cavi laterali tesi.

- Il punto 3 da controllare, è la porzione finale esterna del bordo d'attacco, dove è inserito lo steccone, ed è usato per controllare il diedro.

Per ogni test, prendete un segmento di cordino di nylon, e tendetelo bene tra i punti di riferimento sulle due ali. Misurate la distanza verticale tra la corda di nylon e la parte superiore della chiglia. In ogni caso, le misure rilevate dovranno essere comprese nelle tolleranze mostrate nelle seguenti tabelle:

10.1 Altezza Antidrappo e Tips

	Alto S		Alto M	
	Stecca	Altezza [mm]	Stecca	Altezza [mm]
Posizione 1	# 4	+ 62	# 4	+ 146
Posizione 2	# 5	+ 74	# 5	+ 157
Posizione 3	# 6	- 12	# 6	+ 121
Posizione 4	Fine tubo BE	- 47	Fine tubo BE	- 135

	Alto L	
	Stecca	Altezza [mm]
Posizione 1	# 3	+ 76
Posizione 2	# 4	+ 68
Posizione 3	# 5	+ 54
Posizione 4	Fine tubo BE	- 104

Lunghezze cavo fermo cross-bar alle quali queste misure fanno riferimento

Queste misure dello svergolamento fanno riferimento a dei ben precisi angoli di naso dell'ala. Ad un diverso angolo di naso, corrisponde infatti un diverso svergolamento. Ciò che determina il massimo angolo di naso realizzabile con l'utilizzo della GV è il cavo fermo crossbar. Le misure riportate nelle tabelle sono quindi da considerarsi valide, **solo** per le seguenti misure dei cavi fermo cross:

Modello	Lunghezza Cavo Crossbar [mm]
Alto S	1040
Alto M	1195
Alto L	1205

Se le vostre misurazioni non rientrano nelle tolleranze sopra riportate, contattate il vostro rivenditore autorizzato o direttamente Icaro 2000.

Nota: le misure negative (come ad esempio il punto 3 del modello **Alto XS**) stanno ad indicare che il cordino di nylon viene a trovarsi **160 mm** sotto la parte superiore della chiglia

Nota: lo stesso lato della chiglia è usato per tutte le misurazioni. Anche per il punto 3, il lato della chiglia da considerare è quello superiore.

ATTENZIONE: non apportate modifiche all'altezza degli antidrappo o dei tips, **soprattutto non abbassateli**. Una tale modifica oltre a far decadere l'omologazione della vostra ala, potrebbe rendere pericoloso il suo comportamento. Rivolgetevi sempre a del personale qualificato. Modifiche apportate da personale non autorizzato, fanno decadere automaticamente la

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente	Pagina # 24/50
27/04/2022	Alto 2022-1-It

certificazione del vostro deltaplano.

Per qualsiasi dubbio non esitate a contattare il vostro rivenditore o Icaro 2000.

Riparazione e Manutenzione Periodica

Ogni anno, o dopo 100 ore di volo (INGIUNTIVO):

- Cambiate i cavi laterali inferiori.
- Controllate la curvatura delle stecche con la dima fornitavi.
- Controllate il reflex ed il diedro come descritto nel capitolo precedente.

Ogni due anni:

- Fate eseguire un controllo da un rivenditore autorizzato o direttamente dalla nostra fabbrica.
- Togliete la vela e controllate attentamente il telaio per le ammaccature, le piegature, la corrosione o altri danni.
- Controllate che tutti i bulloni non siano danneggiati e siano stretti con la giusta forza di serraggio.

Ogni cinque anni o dopo 500 ore di volo (INGIUNTIVO):

- Fate eseguire un controllo da un rivenditore autorizzato o direttamente dalla nostra fabbrica. **(Questo controllo, fatto da personale qualificato, è obbligatorio in Germania).**
- Se necessario sostituite la vela.
- Sostituite tutte le parti eventualmente danneggiate o usurate.

Dopo un crash o un atterraggio pesante

- Controllate attentamente l'intero deltaplano
- In particolare controllate la parte del delta che ha urtato durante il crash, ma...

...a titolo di esempi, si ricorda che:

- Appoggiare a terra in maniera violenta il naso, in fase di atterraggio, può provocare la rottura parziale o completa del tubo del bordo di entrata, anche senza che questo urti direttamente il suolo. In caso di rottura parziale del tubo, il danno risulterà difficilmente visibile, se non rimuovendo la vela.
- Nel caso di contatto violento della barra con il suolo, a seguito di uno stallo anticipato con conseguente "caduta verticale a terra", si può invece assistere al danneggiamento della chiglia, nella zona di contatto con i pattini del blocco centrale crossbar e alla piegatura del bullone top trapezio. Anche in questo caso, la mancanza di danni evidenti (i montanti di solito non si rompono), non significa che non ci siano altri inconvenienti.
- Se avete qualche dubbio non esitate a contattare un rivenditore autorizzato o direttamente Icaro 2000.

Sostituite le parti danneggiate solo con ricambi originali

Se avete qualche dubbio sulle parti danneggiate chiamate un agente ICARO 2000, o la nostra fabbrica; saremo lieti di consigliarvi.

Se eseguite personalmente una riparazione, fate attenzione a come sono collegate le varie parti. Non fate mai riparazioni affrettate. Prendendo tempo, avete meno possibilità di commettere degli errori nel riassetto. In conclusione, trattandolo con cura il vostro delta durerà più a lungo.

Consigli generali:

- I cavi devono essere controllati periodicamente. Non devono comparire segni di danneggiamento, attorcigliamenti o trefoli rotti.
- Le parti sporche devono essere lavate con acqua tiepida.
- Un deltaplano bagnato deve essere asciugato prima di riporlo. Non lasciate il vostro delta bagnato per più di un giorno, perché potrebbero subentrare dei fenomeni di ossidazione.
- L'acqua salata causa ossidazione sulle parti metalliche. Se atterrate in mare e sopravvivate, dovete smontare completamente il delta e lavare tutti i tubi, i bulloni, i cavi e la vela, con

Icaro 2000 Alto - Manuale Utente		Pagina # 25/50
27/04/2022		Alto 2022-1-It

abbondante acqua dolce.

- Se volate regolarmente in zone costiere in condizioni ventose, fate attenzione perchè l'acqua vaporizzata trasportata dal vento può avere lo stesso effetto ossidante.
- Smontate il vostro delta dopo un certo numero di voli, e fate uno speciale controllo per la corrosione.

Ricambi:

Se doveste aver bisogno di qualsiasi ricambio potete rivolgervi al vostro rivenditore, oppure direttamente all'Icaro 2000. Nel caso in cui dobbiate ordinare il ricambio per telefono o via e-mail è opportuno che siate a conoscenza di alcuni elementi, utili a garantirvi un servizio rapido, senza correre il rischio di ordinare un componente diverso da quello di cui avete bisogno. Questi elementi sono:

- Il modello del vostro delta
- Il numero di matricola del vostro delta
- La denominazione (o descrizione) del componente di cui avete bisogno
- Il numero di codice del vostro componente

Il numero di matricola lo trovate sulla targhetta adesiva posta sulla chiglia in prossimità dell'attacco dei cavi posteriori o in alternativa sempre sulla chiglia in prossimità del naso.

La denominazione o descrizione del componente può essere fatta con l'ausilio del manuale che avete in mano o controllando sul sito internet dell'Icaro 2000.

Il numero di codice lo potete trovare sull'etichetta adesiva presente a volte sul componente oppure nei disegni del presente manuale o nei disegni contenuti sempre nel sito internet.

Dati Tecnici

Peso Pilota + Imbrago consigliato (Min/Max).

E' l'intervallo di peso, pilota più imbragatura, ideale per l'ala in esame.

Peso da certificazione DHV (Min/Max).

In questo dato si considera il peso Min/Max complessivo (ala+pilota+equipaggiamento) di decollo.

Il minimo valore di peso, è quello che garantisce la minima manovrabilità, sufficiente al pilotaggio in sicurezza dell'ala, secondo gli standard DHV.

Il massimo valore è il peso massimo che consente alla struttura di sopportare ancora +6/-3 g di fattore di carico.

ALTO	UoM	S	M	L
Wing Surface	m ²	13.75	14.63	15.25
Wing Surface with wingtips	m ²	13.85	14.73	15.35
Nose Angle	°	128	127	128
Wing Span	m	9.77	9.98	10.36
Wing Span with wingtips	m	9.89	10.10	10.48
Aspect Ratio		6.9	6.8	7.0
Aspect Ratio with wingtips		7.0	6.9	7.2
Double Surface	%	85%	85%	85%
Battens (upper + lower)	n	16 + 4	16 + 4	16 + 4
Weight (without glider bag)	kg	27	28.5	29.5
Hook-in Pilot Weight (min / max)	kg	60 / 85	70 / 93	85 / 109
DHV Certification Weight (Min/Max)	kg	75 / 115	80 / 121	90 / 138
VNE	Km/h	90	90	90
Velocità di stallo	Km/h	29	29	28
Packed Length	m	4.90	5.15	5.30
Short Packed Length	m	3.45	3.90	3.90
CERTIFICATION				

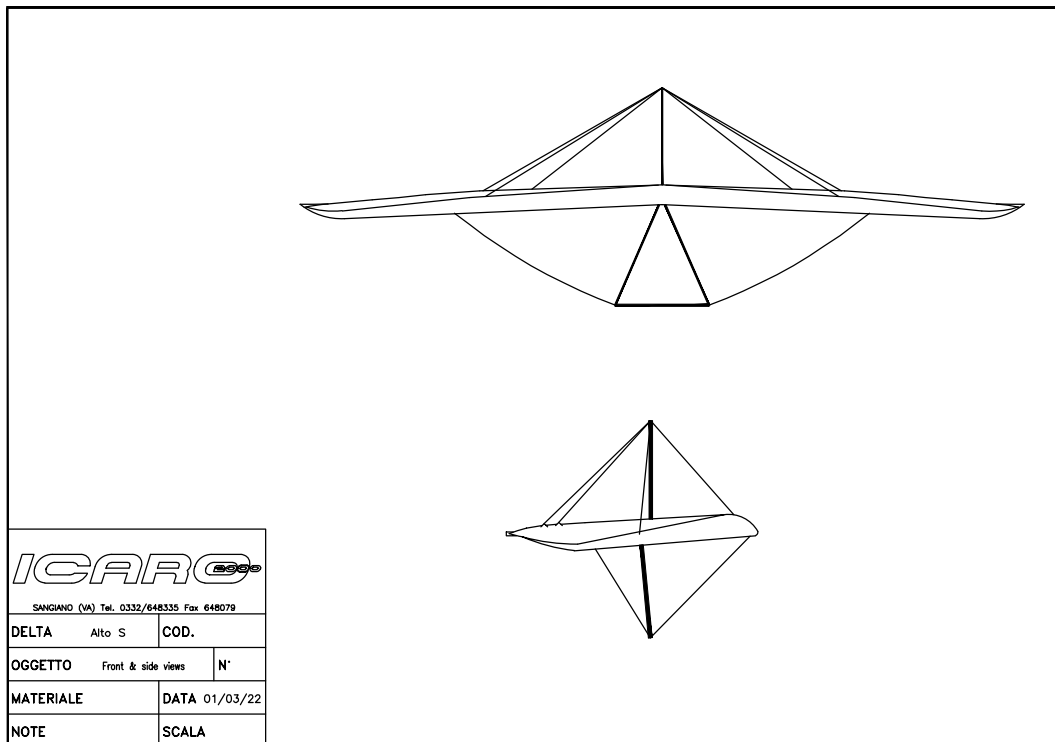
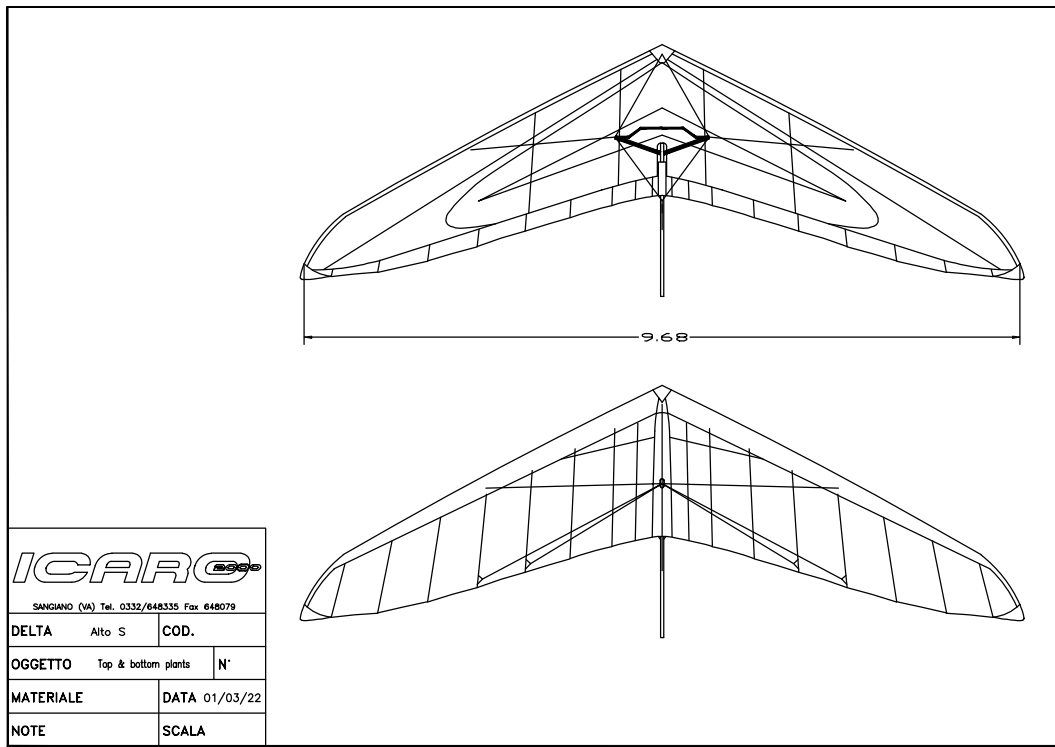
15. Componenti principali

Nei disegni di seguito rappresentati, è possibile trovare il nome ed il codice dei component che costituiscono il vostro deltaplano.

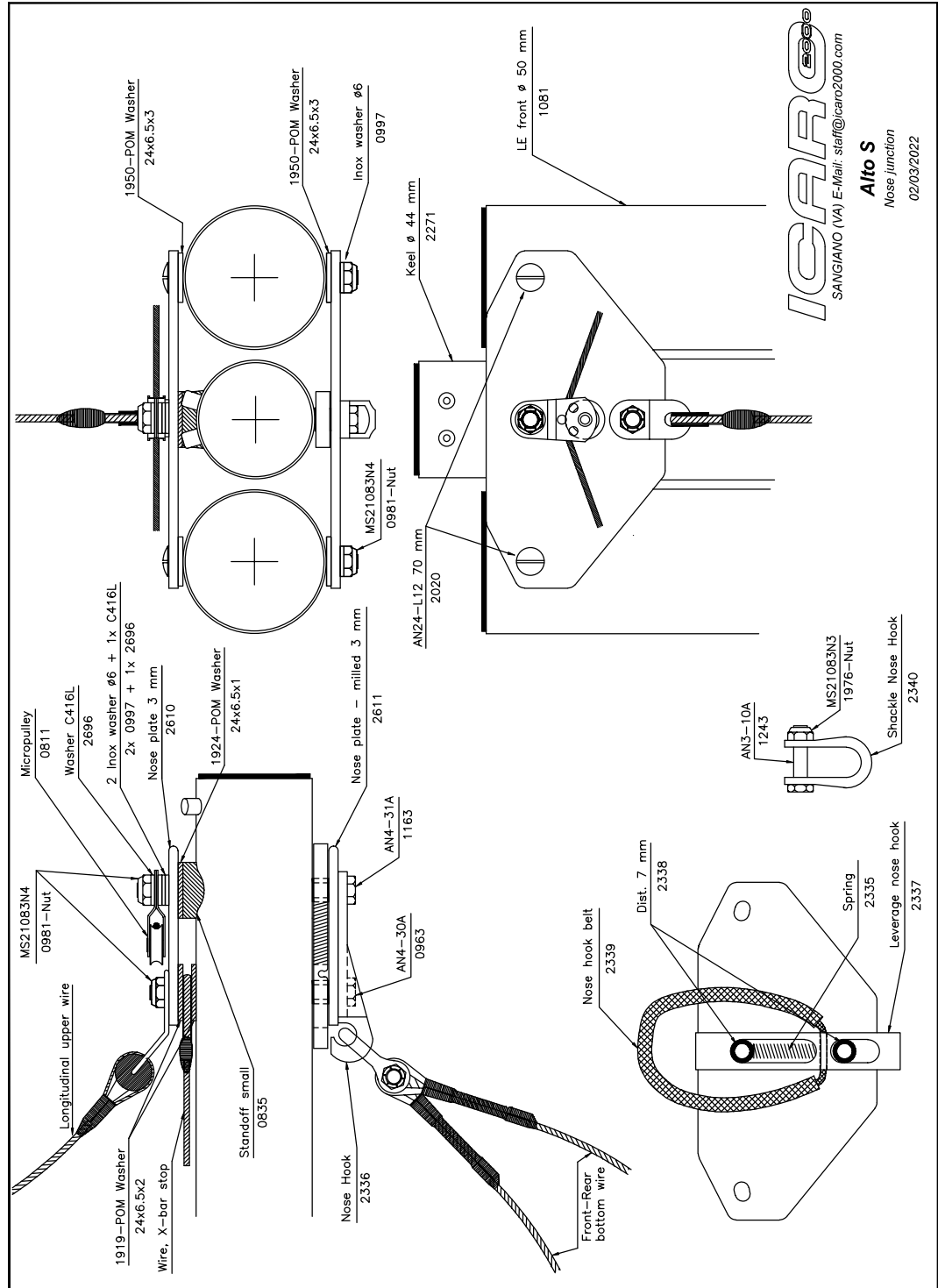
Disegni di Assemblaggio

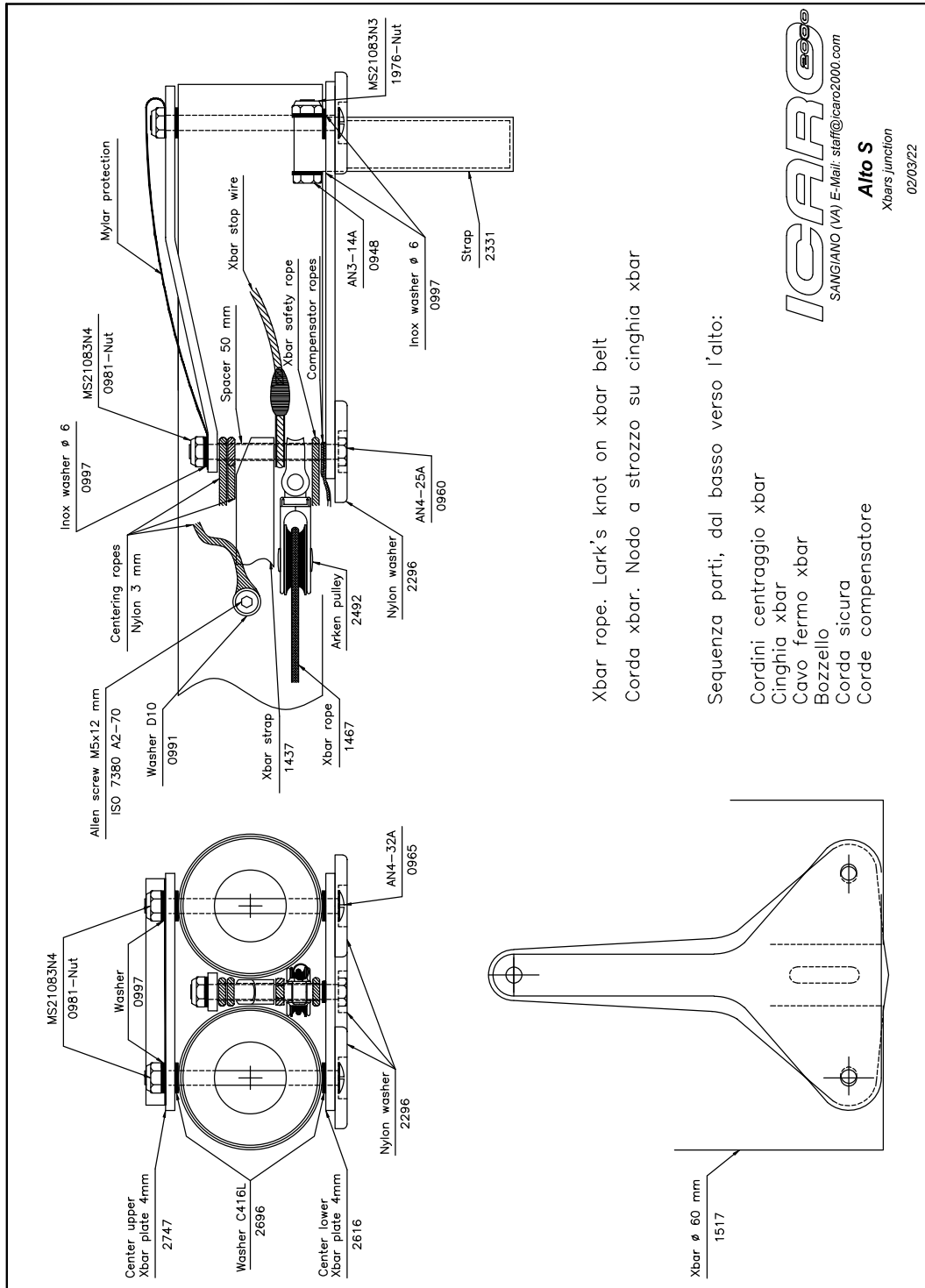
Punto di Giunzione	Disegno di riferimento
Chiglia-Bordo di entrata	Nose junction
Centro crossbar	Xbars junction
Chiglia-Trapezio	A-frame junct
Bordo di entrata-Crossbar	LE-Xbar junct
Ancoraggio corda crossbar	Rear Keel

16. Trittico Alto S



17. Disegni di assemblaggio Alto S





Xbar rope. Lark's knot on xbar belt
 Corda xbar. Nodo a strozzo su cinghia xbar

Sequenza parti, dal basso verso l'alto:

- Cordini centraggio xbar
- Cinghia xbar
- Cavo fermo xbar
- Bozzello
- Corda sicura
- Corde compensatore

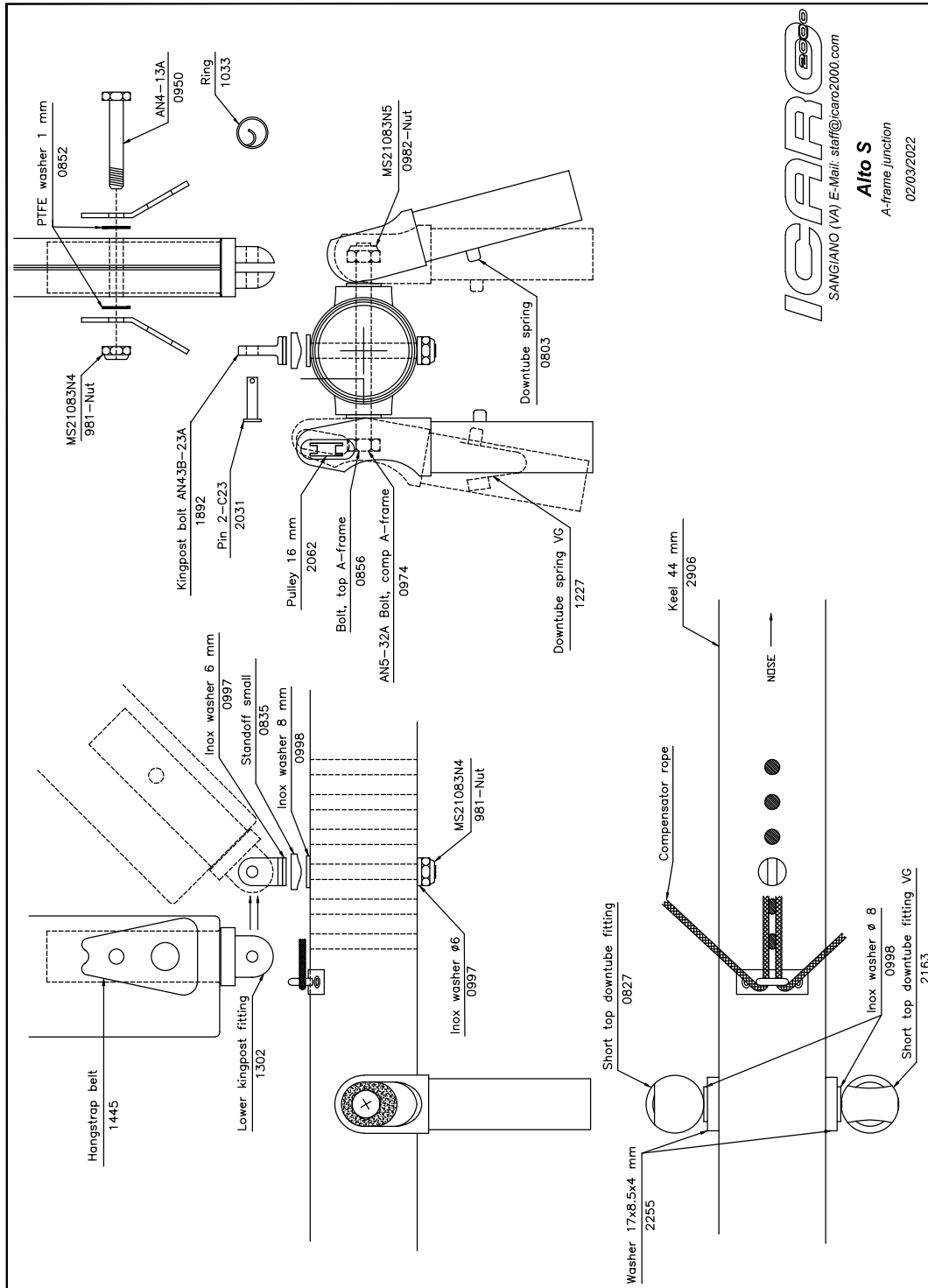


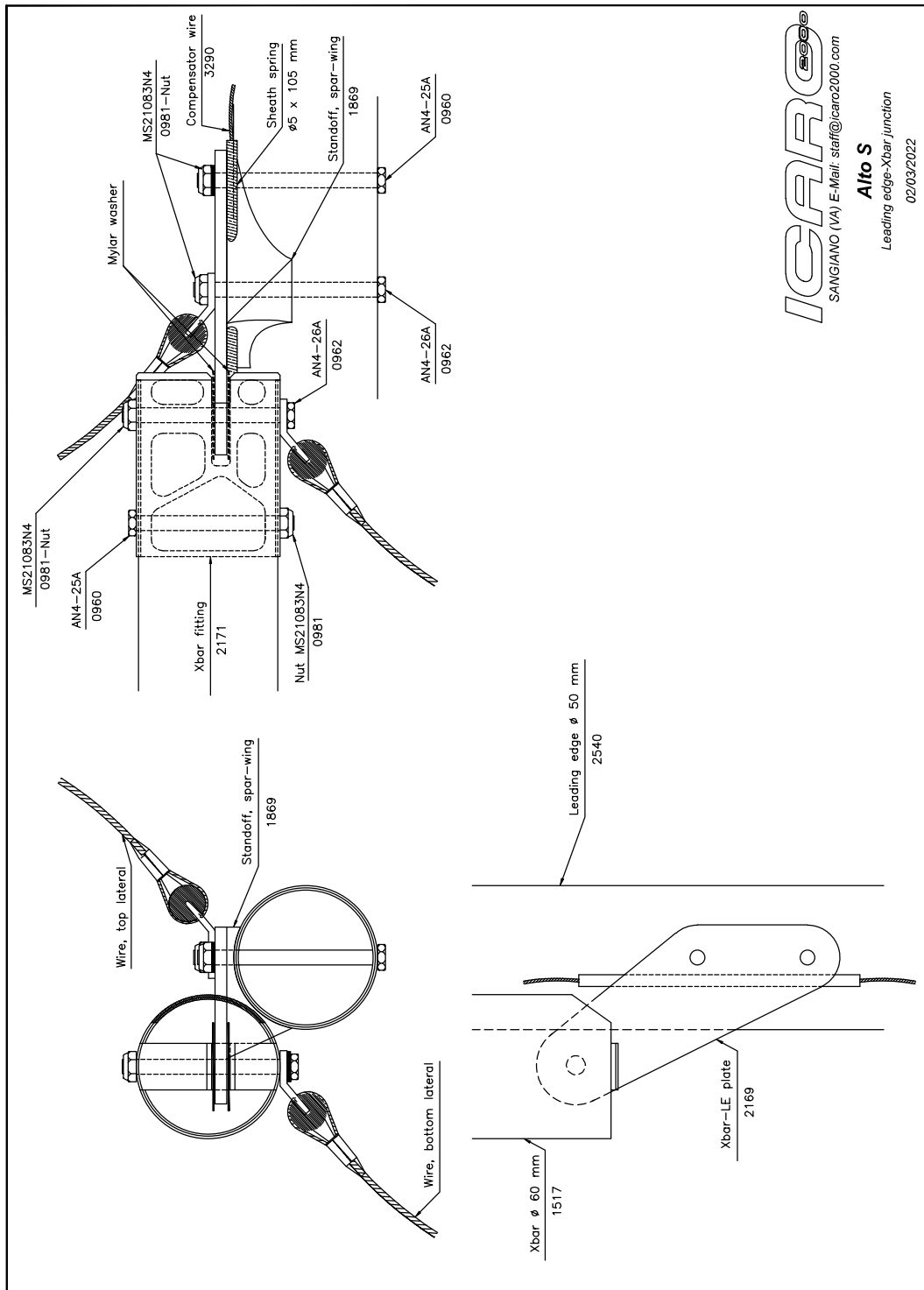
SANGIANO (VA) E-Mail: staff@icaro2000.com

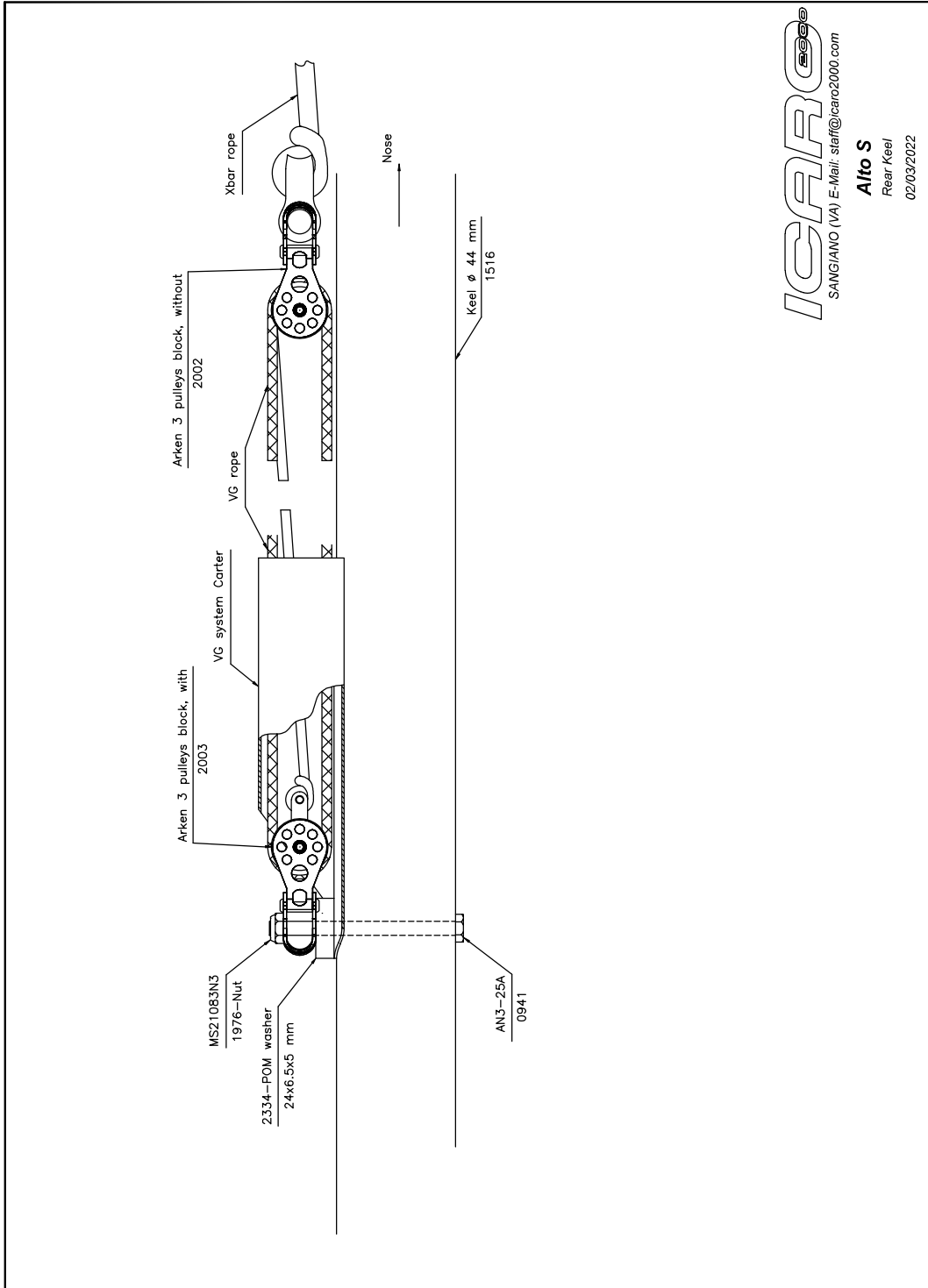
Alto S

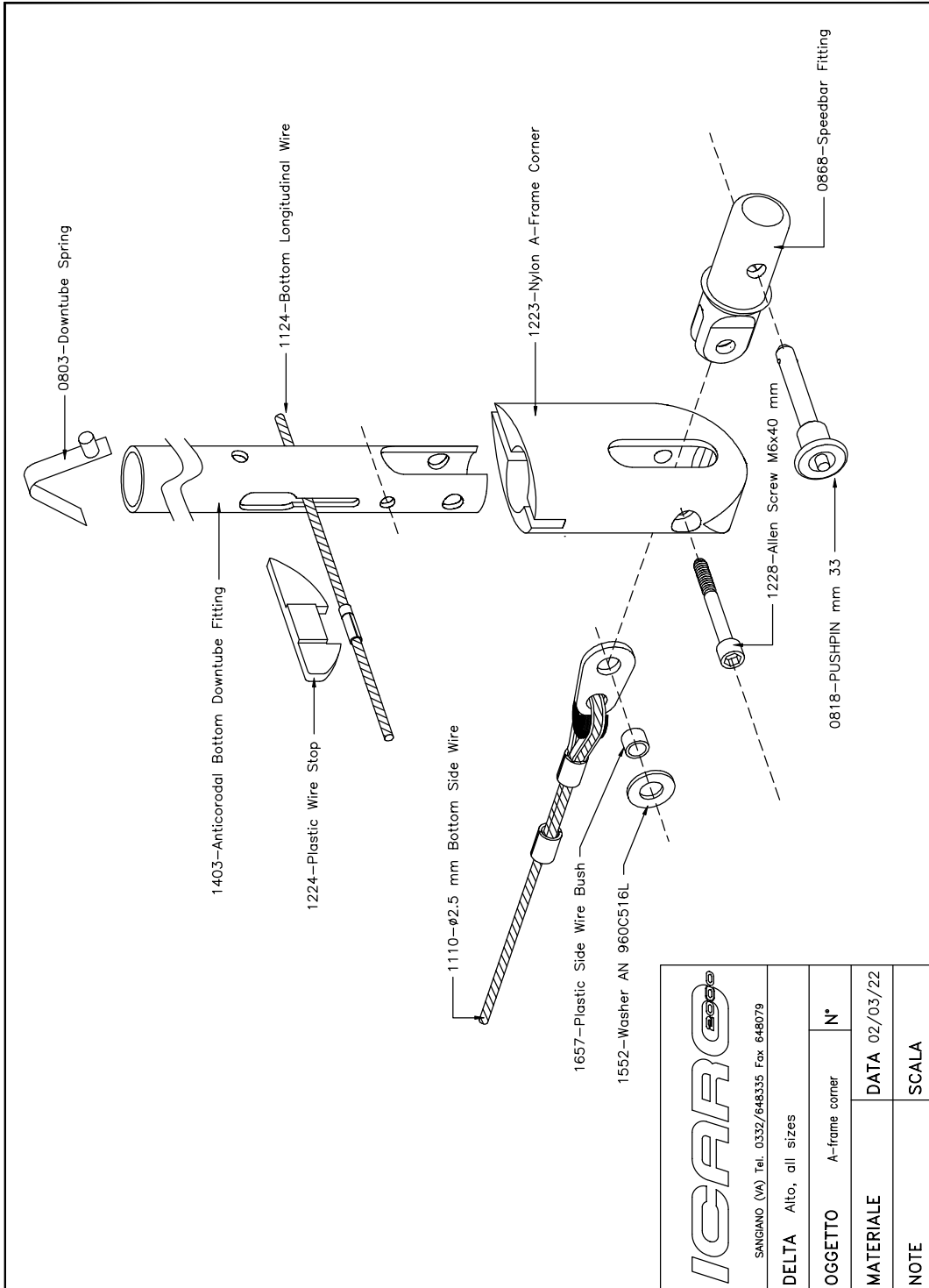
Xbars junction


02/03/22



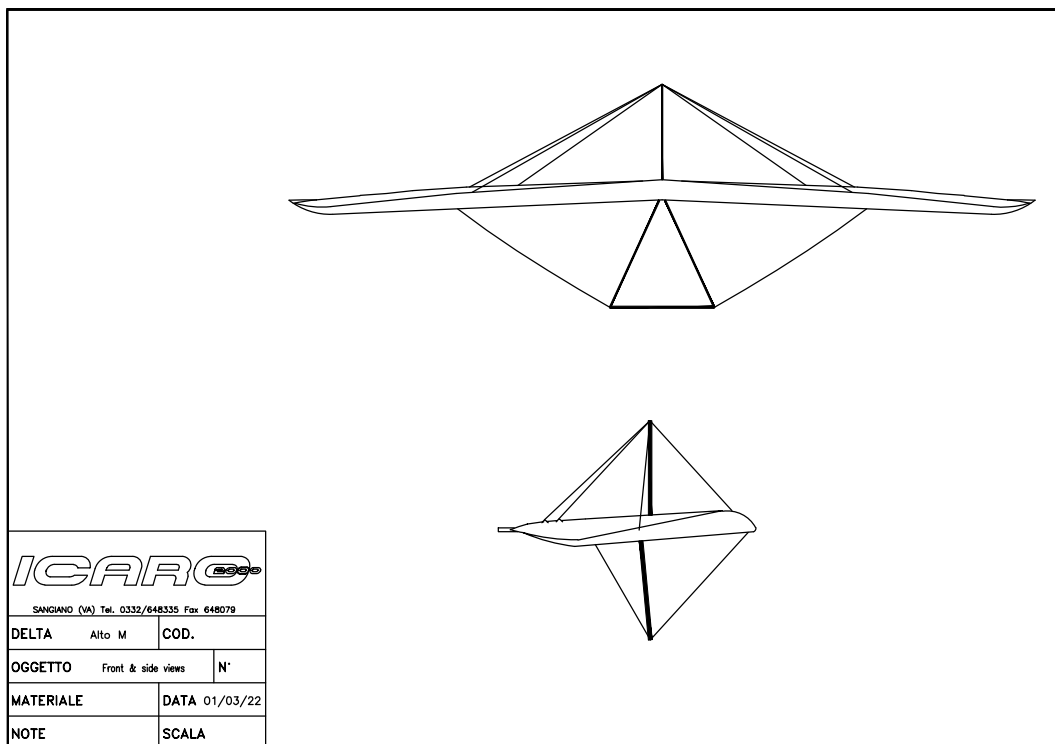
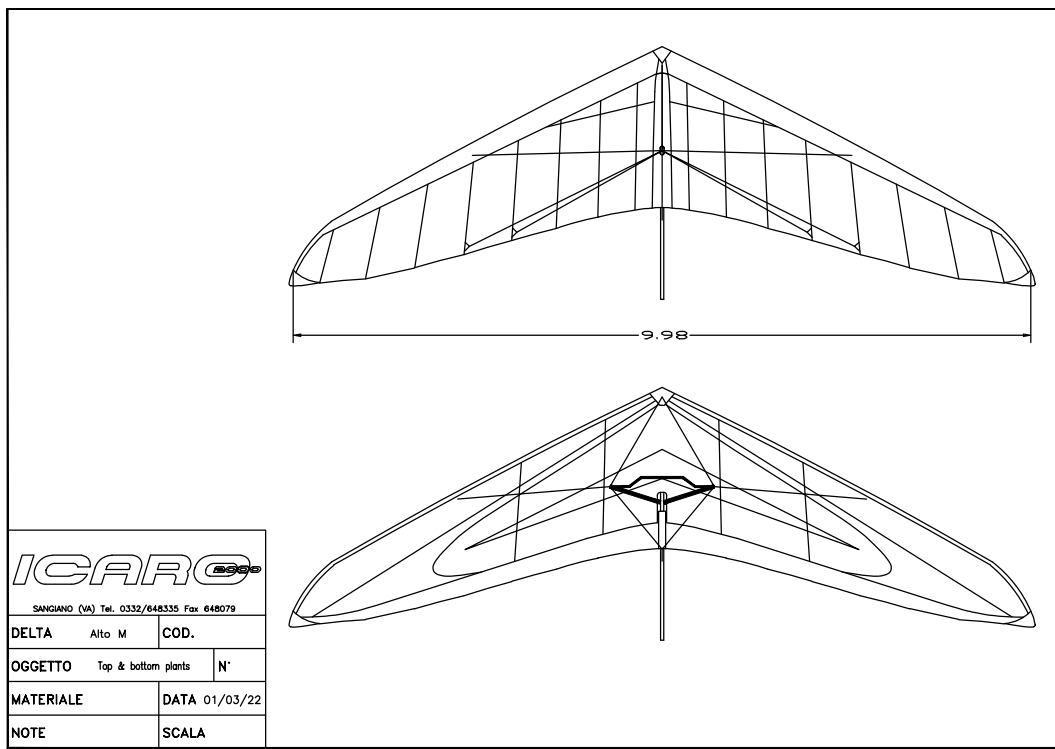




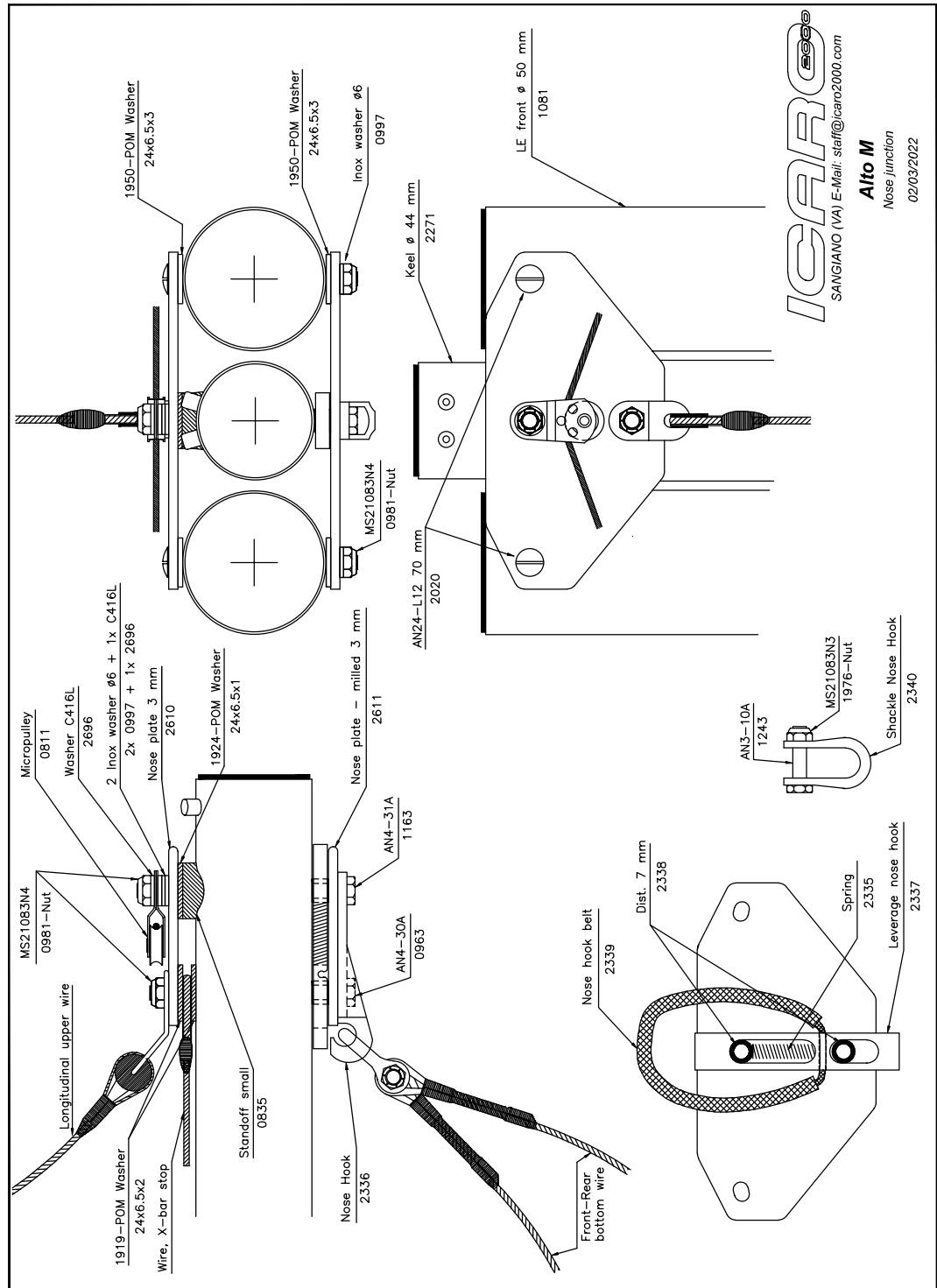


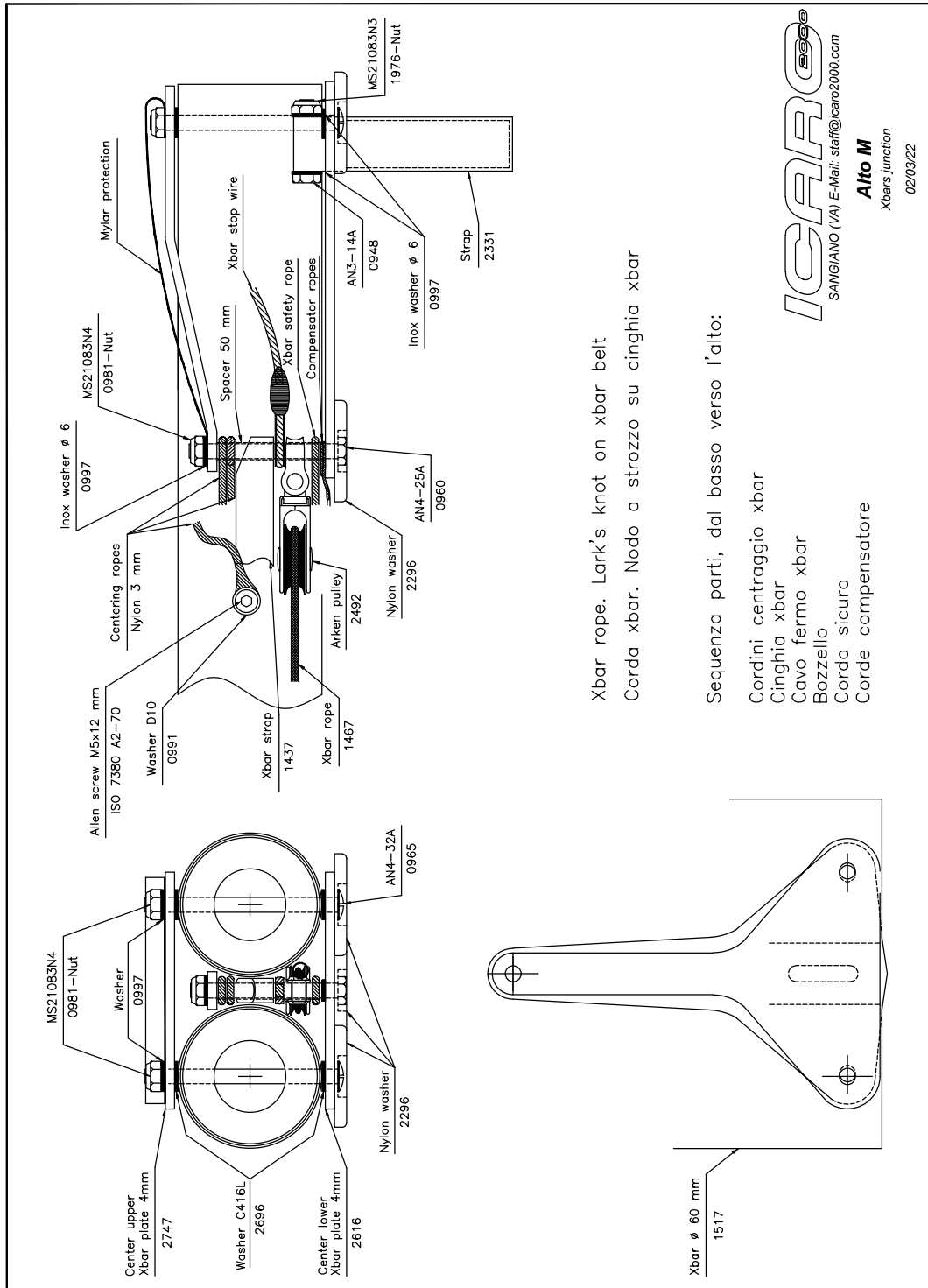
		SANGANO (VA) Tel. 0332/648335 Fax 648079	
		DELTA Alto, all sizes	
OGGETTO	A-frame corner	N°	
MATERIALE	DATA 02/03/22		
NOTE	SCALA		

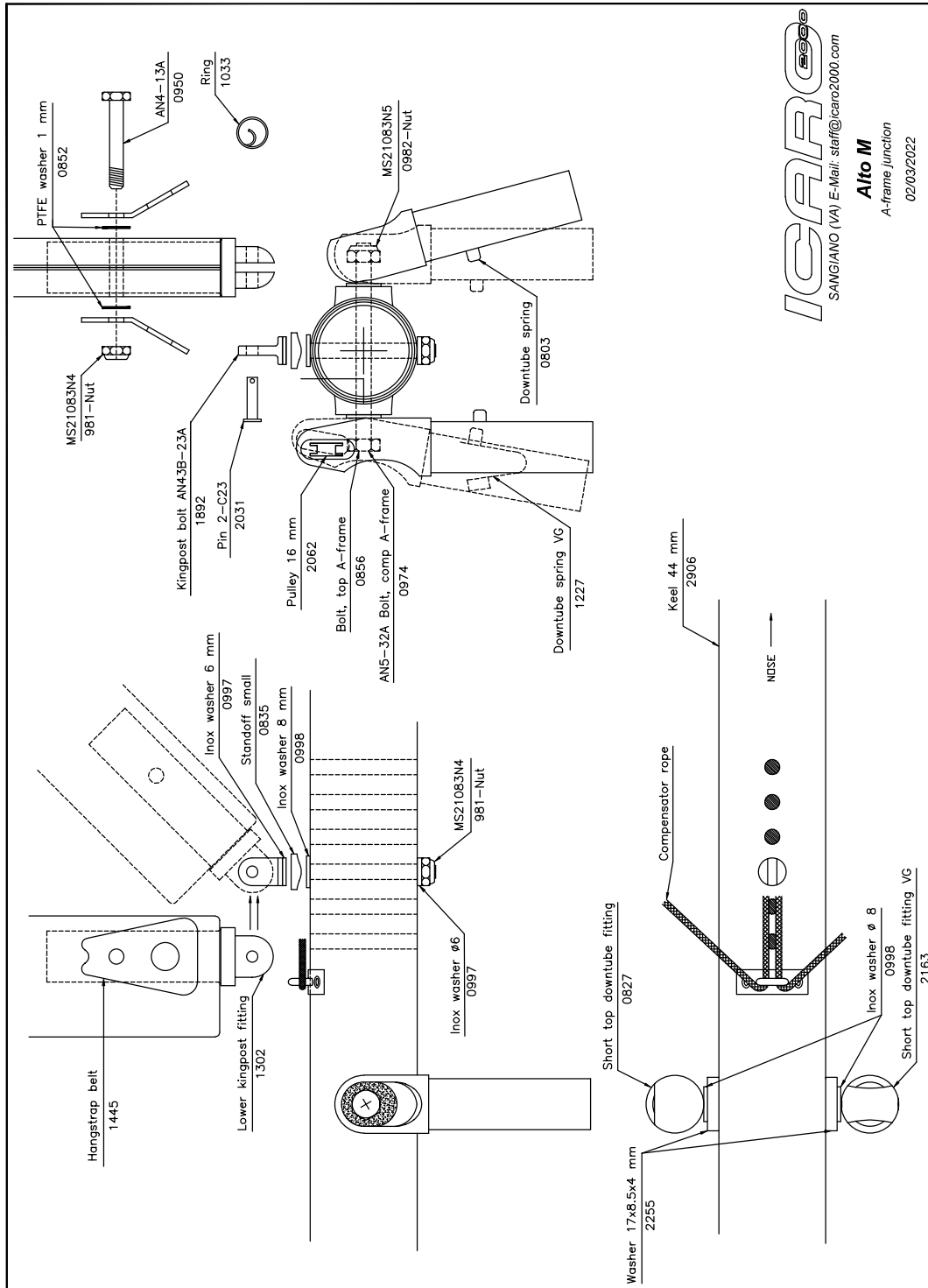
18. Trittico Alto M

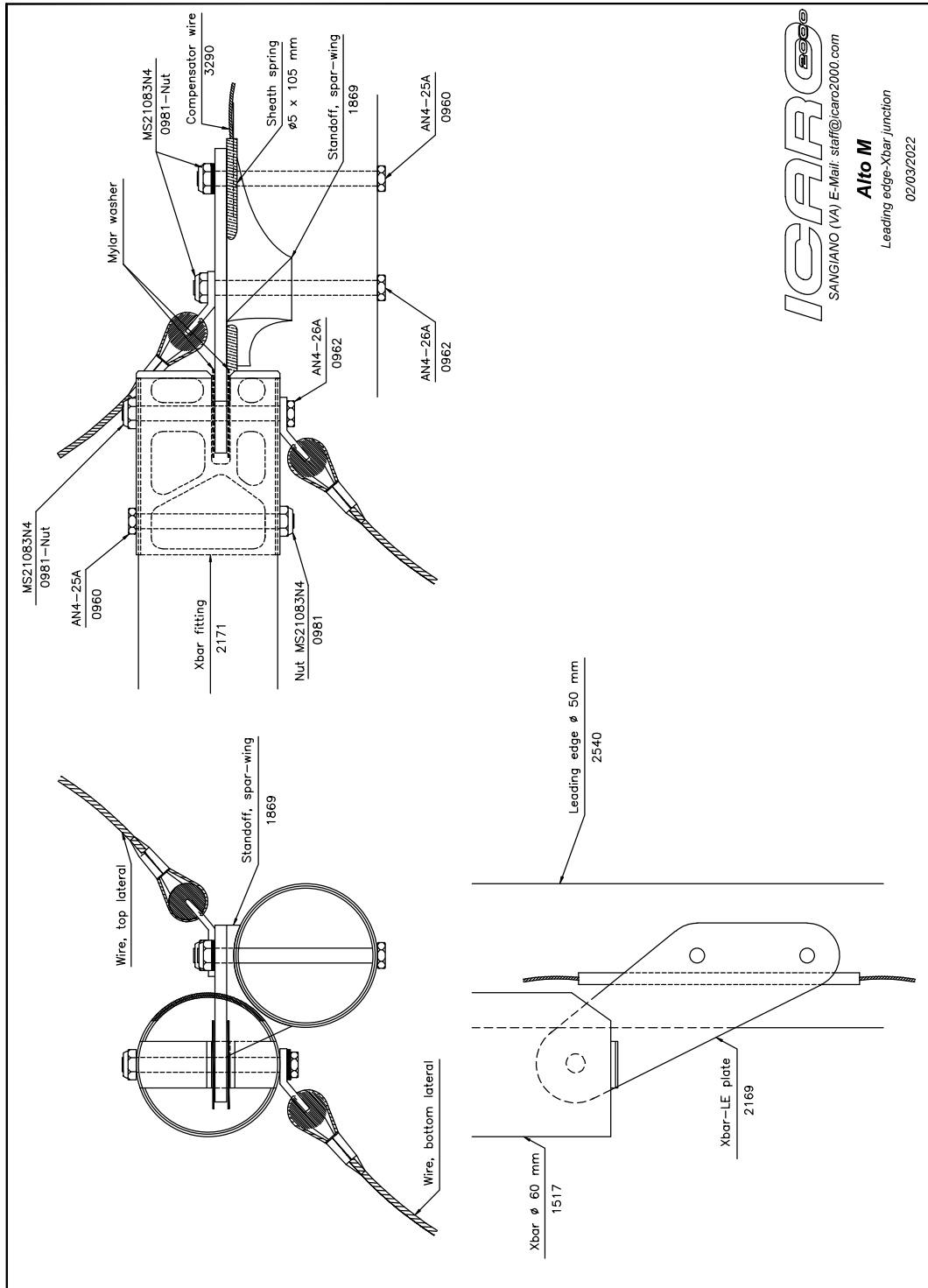


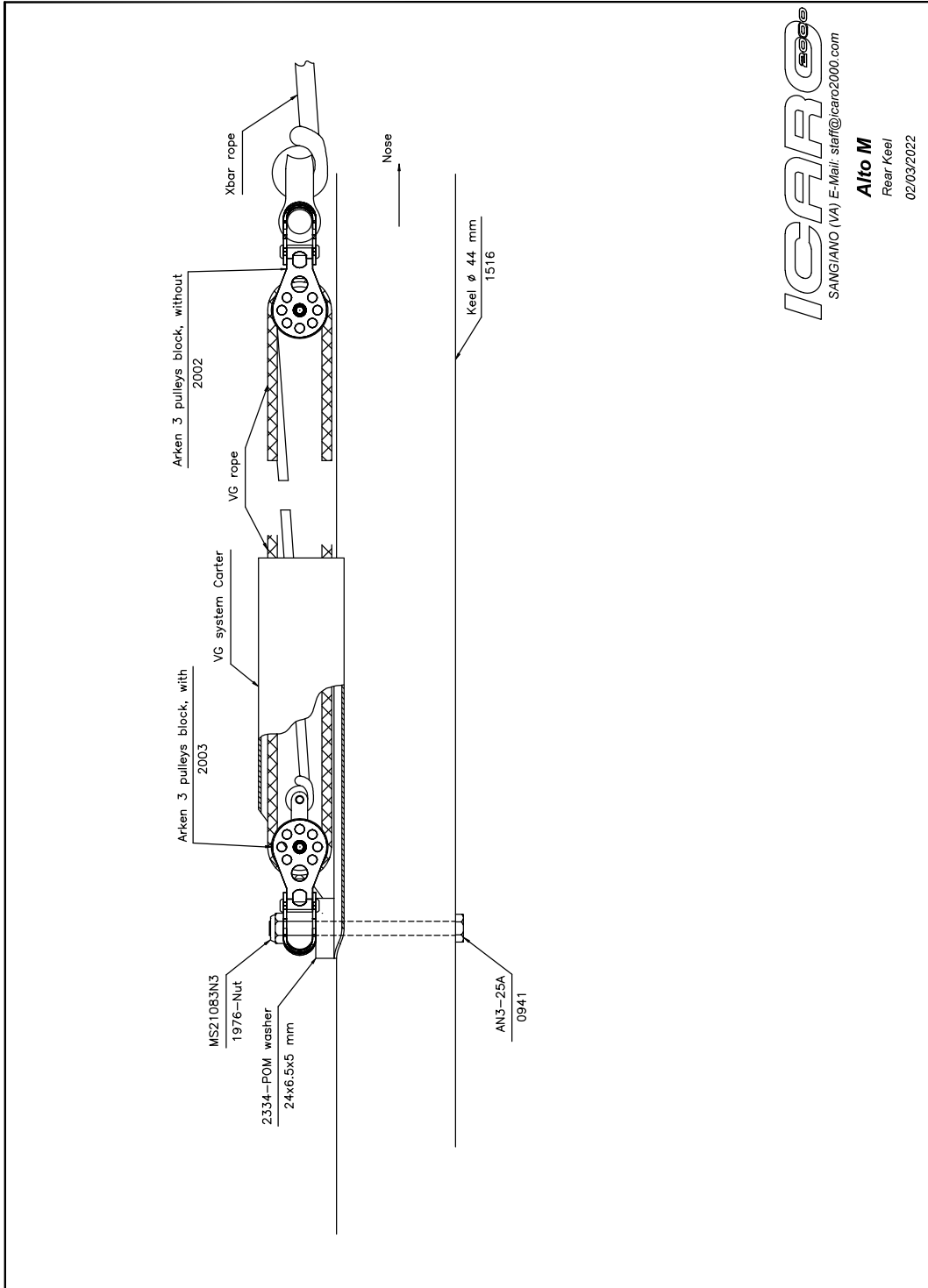
19. Disegni di assemblaggio Alto M

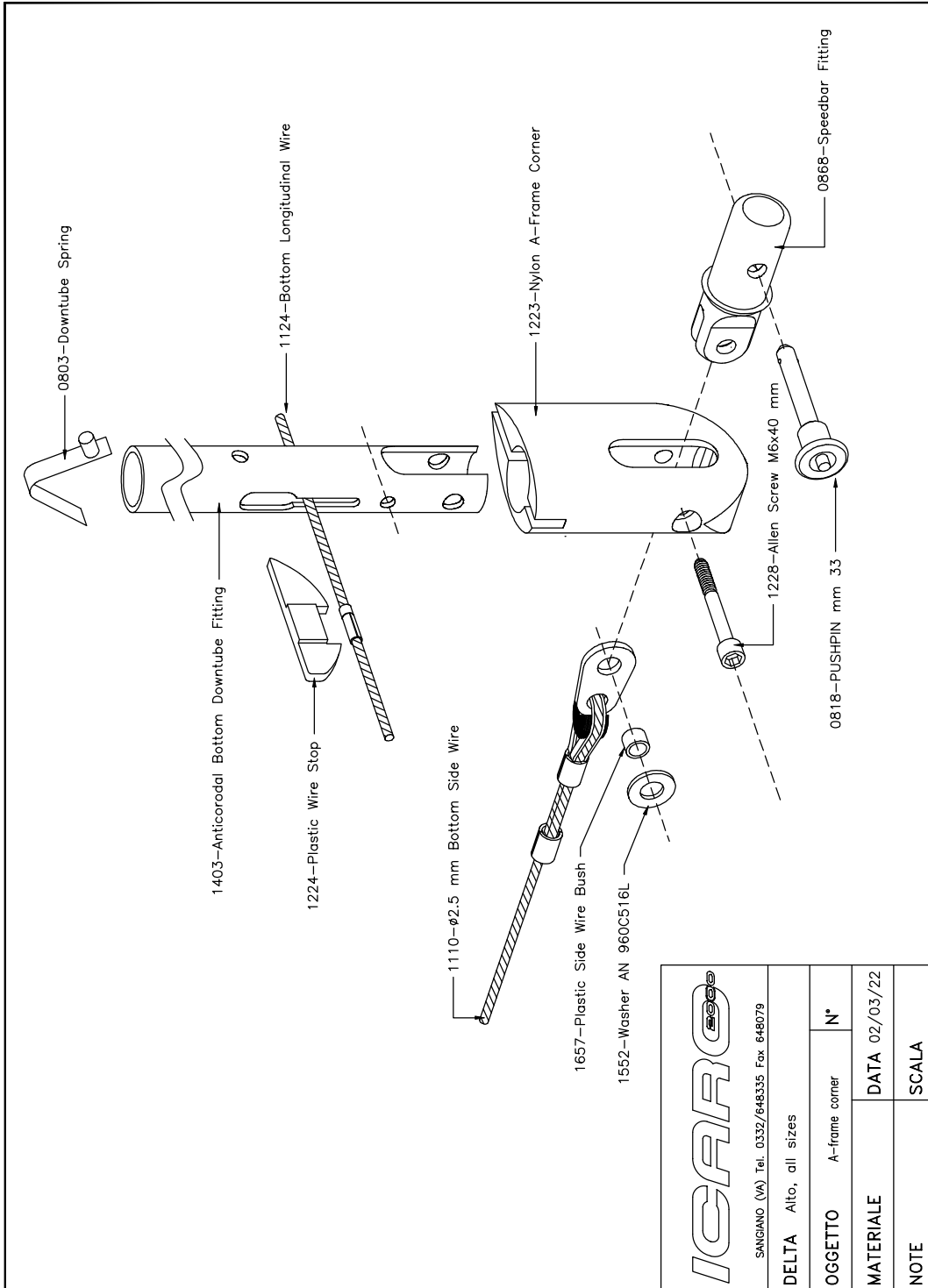







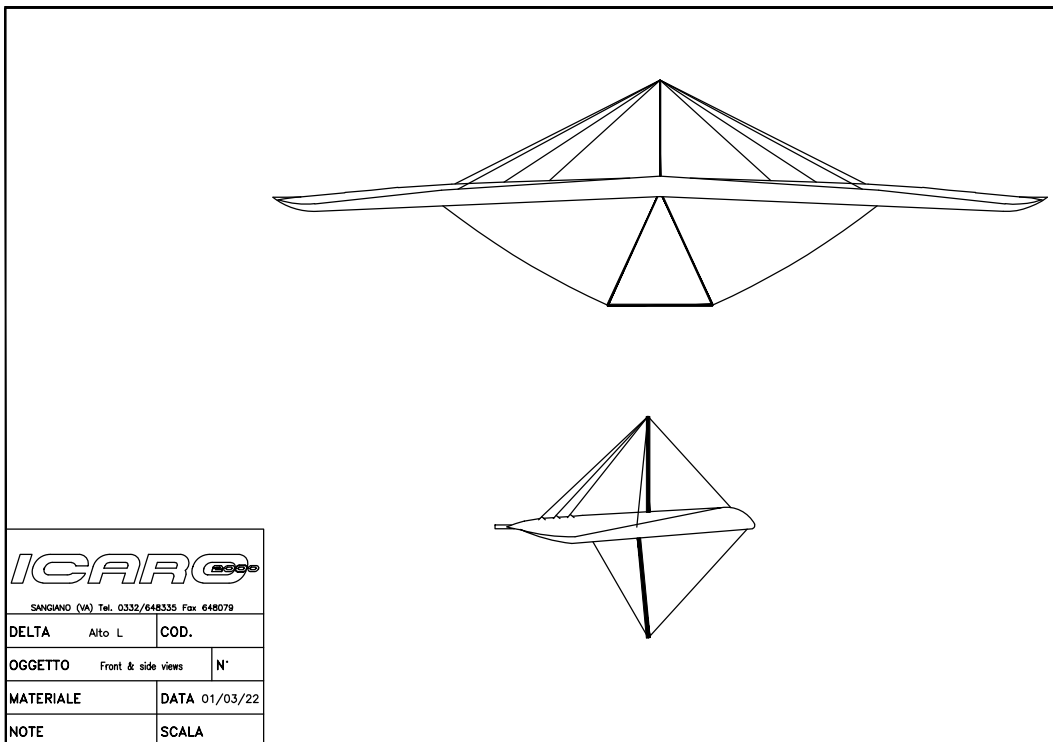
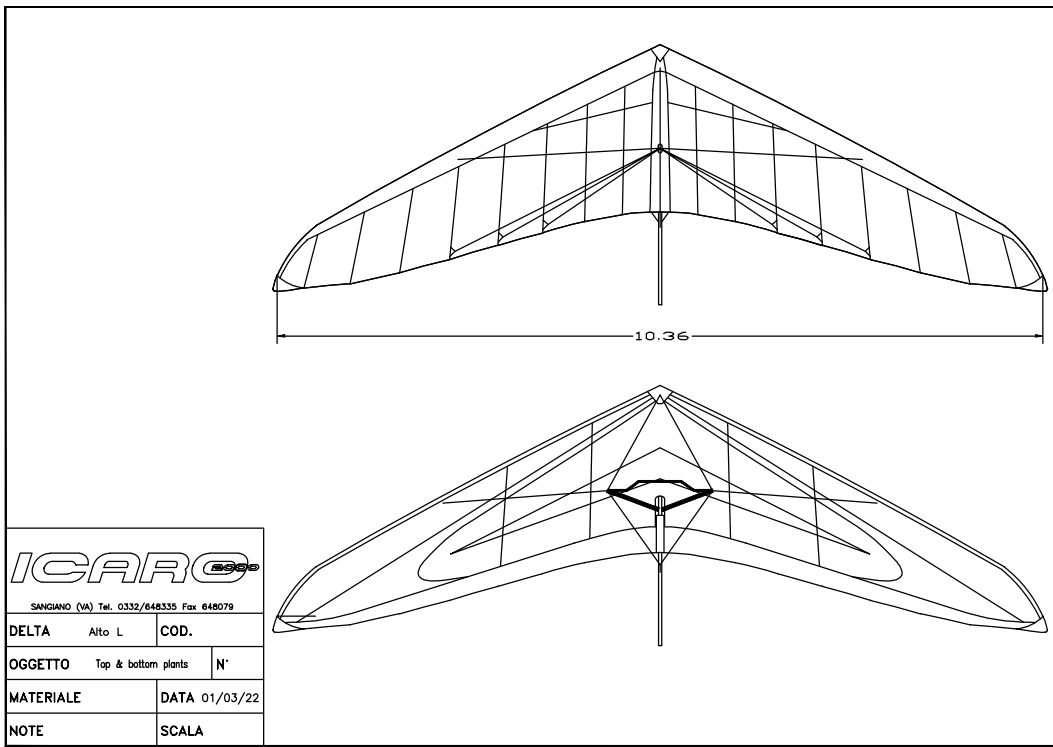




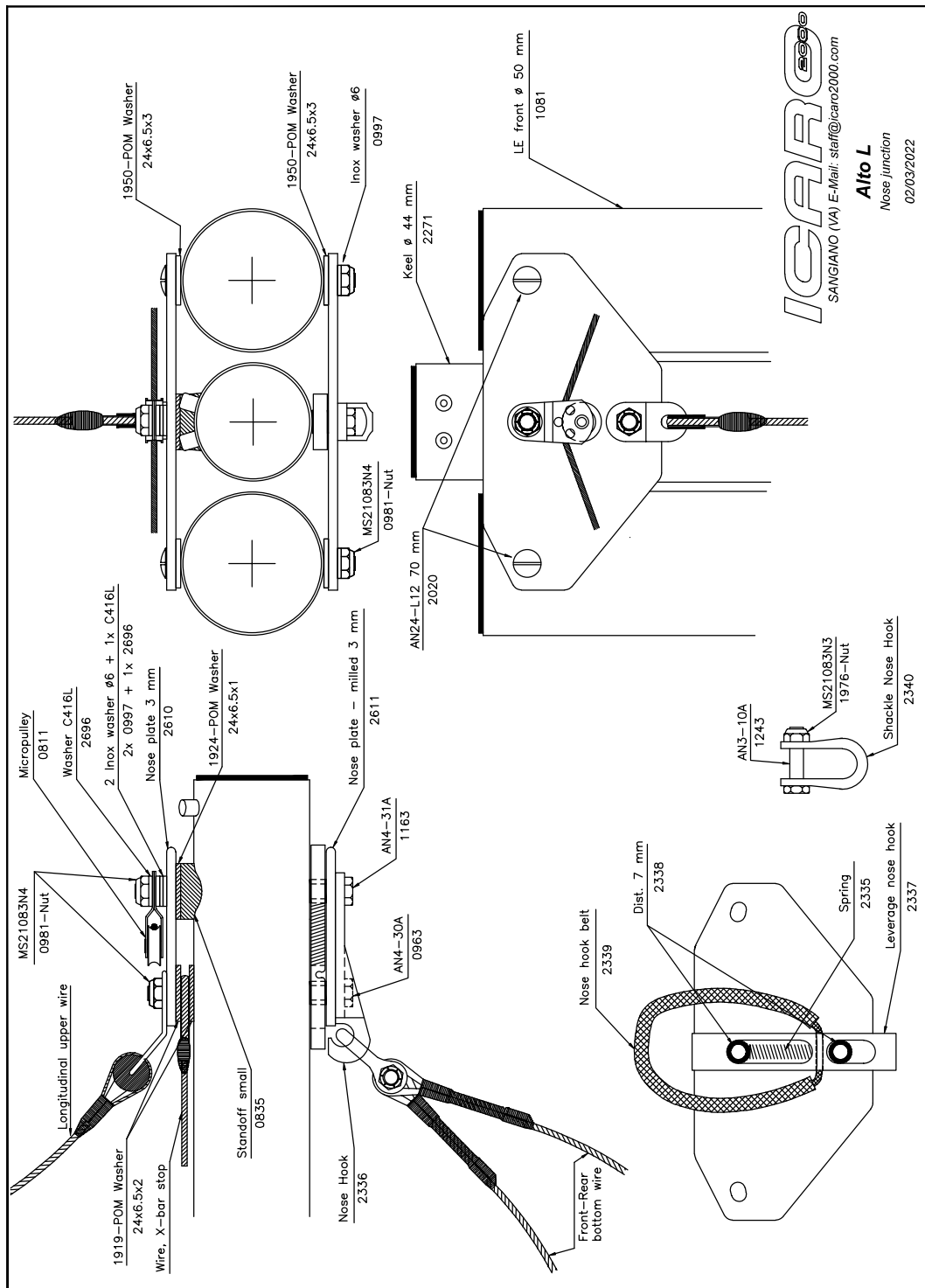


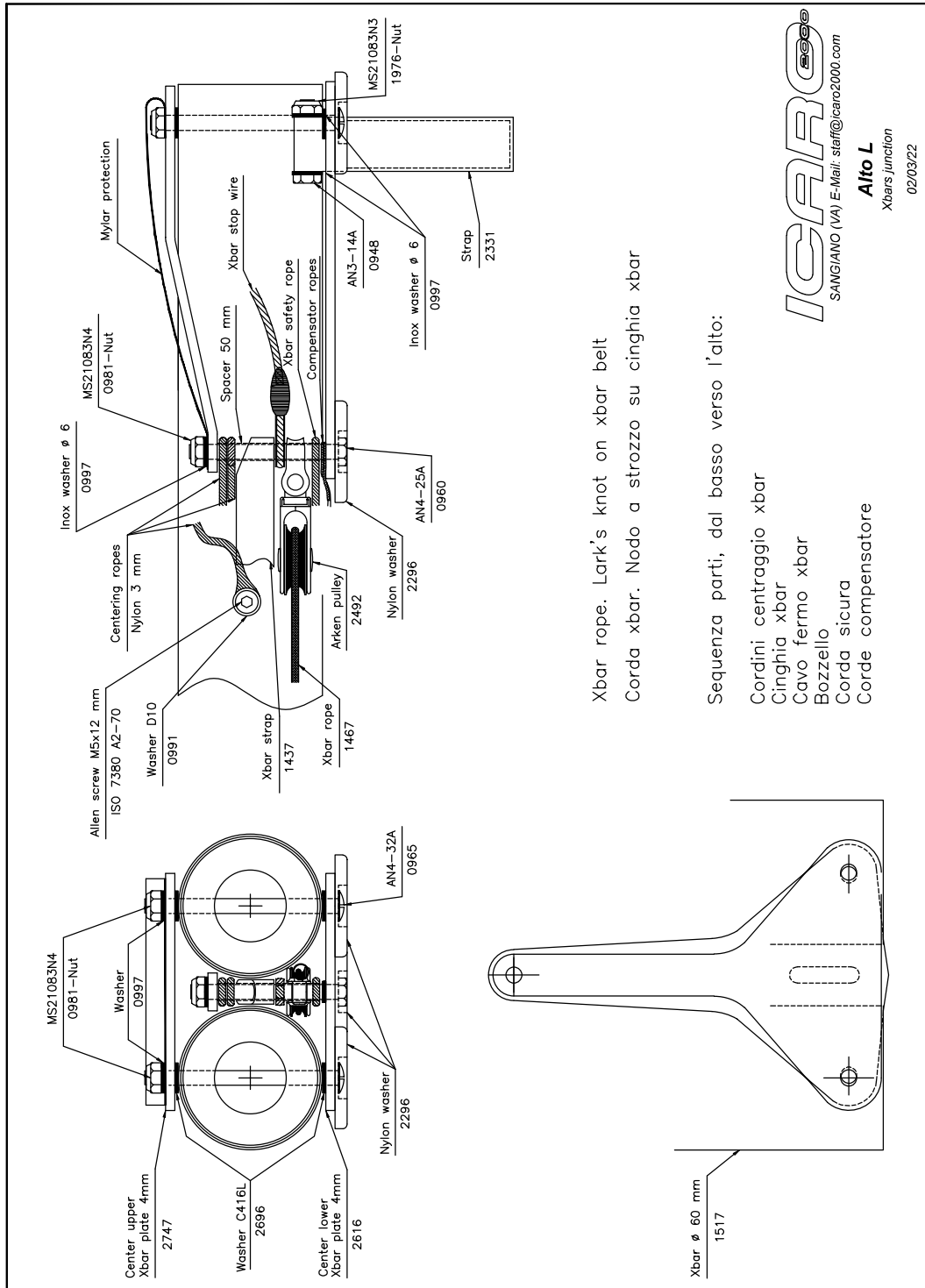
		SANGANO (VA) Tel. 0332/648335 Fax 648079	
		DELTA Alto, all sizes	
OGGETTO	A-frame corner	N°	
MATERIALE	DATA 02/03/22		
NOTE	SCALA		

20. Trittico Alto L



21. Disegni di assemblaggio Alto L





Xbar rope. Lark's knot on xbar belt
 Corda xbar. Nodo a strozzo su cinghia xbar

Sequenza parti, dal basso verso l'alto:

- Cordini centraggio xbar
- Cinghia xbar
- Cavo fermo xbar
- Bozzello
- Corda sicura
- Corde compensatore



SANGIANO (VA) E-Mail: staff@icaro2000.com

Alto L

Xbars junction

02/03/22

