

MONTAGE : (deux possibilités pour commencer le montage de l'aile)

1ère possibilité

* Ouvrir la housse de la 1/2 aile gauche pour dégager la quille et le trapèze. Fixer la speed barre à l'aide des 2 broches à billes. Lever le trapèze et accrocher les câbles avant par le trou de forme oblong sur la vis de nez. Retourner la 1/2 aile debout sur le trapèze. Ecarter le bord d'attaque jusqu'à ce que les plaques de nez soient en position horizontale. Amener la 1/2 aile droite en position symétrique de la 1/2 gauche par rapport à la quille. Emboîter le bord d'attaque entre les plaques de nez. Enfiler les deux axes et les verrouiller avec les goupilles.

2ème possibilité

* Déposer les deux bords d'attaque sur le sol, côte à côte, l'intrados vers le dessus. Entrouvrir les deux housses vers le nez. Sortir légèrement la quille de la housse. Emboîter le bord d'attaque entre les plaques de nez. Enfiler les deux axes et verrouiller les avec les goupilles. Enlever la housse de protection de la quille. Ouvrir le trapèze et monter la speed barre. Lever le trapèze et accrocher les câbles avant inférieurs par le trou de **forme oblong** sur la vis de nez. Faire pivoter l'ensemble de l'aile en maintenant bien le trapèze dans l'axe pour éviter de tordre la quille.

* Ouvrir les bords d'attaque de telle manière que la quille repose sur le sol. Dérouler la voile de chaque côté et enfiler les cannes de bout d'aile en passant à l'intérieur de la cordelette. Tendre la voile sur la vis, celle-ci positionnée vers l'intérieur.

* Verrouiller les deux pattes d'attaches de la voile sur la quille en effectuant 1/4 de tour vers l'arrière.

TRES IMPORTANT : vérifier que ces attaches soient bien en **position horizontale, la marque noire vers le haut**.

* Mettre les deux fermetures à glissière d'intrados et d'extrados.

* Afin de libérer l'avant dernière nervure, pousser tout d'abord la dernière contre la canne de bout d'aile.

* Enlever la partie arrière de la quille.

* Ecarter encore les deux bords d'attaque.

* Aller vers le nez et fixer le ridoir, chaque embout en **position dévissée**, la marque (coup de pointeau) située sur les chapes, en position haute.

* Visser alors deux tours de ridoir environ.

* Verrouiller le ridoir à l'aide du tube de nez.

* Mettre le capot de nez.

* Remettre l'embout de quille à l'arrière.

* Tendre chaque nervure à l'aide des petits leviers.

* Enfiler les deux spoilers comme indiqué sur ceux-ci. Soulever ceux-ci et mettre les sandows de liaison autour d'une patte de levier de commande.

* Enfiler les volets par dessous la quille et par dessus les cordelettes en dégageant un peu celle-ci vers le bas.

- * Mettre l'axe de pivot des volets dans leurs logements sur le petit étrier en inox (il faut forcer un peu vers l'arrière pour les rentrer). Repositionner alors les velcros sur les fourreaux de volet près de la quille.
- * Attacher les volets à l'aide des broches à billes. Vérifier le bon fonctionnement de ceux-ci en actionnant la cordelette sur la barre de contrôle.
- * Régler la hauteur de votre point d'accrochage.
- * Vérifier le bon fonctionnement des spoilers. Pour cela faire osciller latéralement l'aile, les spoilers doivent se lever jusqu'à une position presque perpendiculaire à la voilure.

DEMONTAGE :

- * Enlever les spoilers et les volets (extraire un volet en le faisant glisser sous son vis à vis). Ranger ceux-ci dans la housse prévue à cet effet.
- * Détendre les nervures en tirant sur les cordelettes de levier d'étauage. Faire pivoter les nervures vers la droite pour le bord d'attaque droit et vers la gauche pour le bord d'attaque gauche, sauf la dernière nervure qu'il faut d'abord pousser contre la canne afin de permettre à l'avant dernière de se replier contre le bord d'attaque.
- * Enlever la partie arrière de la quille.
- * Enlever le capot de nez.
- * Enlever le tube de nez puis dévisser le ridoir de 1 tour 1/2 à 2 tours (ne pas forcer) et enlever la goupille de gauche.
- * Remettre le bouchon protecteur sur le tube de quille.
- * Décrocher les câbles avant.
- * Décrocher les câbles de commande des spoilers.
- * Passer derrière l'aile et remettre la partie arrière de la quille.
- * Décrocher les deux fermetures à glissière.
- * Décrocher la voile de la quille (1/4 de tour sur les pattes de verrouillage).
- * Enlever les cannes et disposer les housses sous les extrémités des bords d'attaque.
- * Enrouler la voile autour des bords d'attaque.
- * Enfiler les housses, fermer au 3/4 la fermeture éclair.
- * Enlever les deux axes du bord d'attaque droit et déposer celui-ci au sol. Fermer la housse (mettre à l'intérieur de celle-ci la canne, le tube de nez et le capot de nez).
- * Basculer le trapèze vers l'arrière en soulevant l'aile au nez.
- * Enlever la speed barre.
- * Mettre la protection de bas de trapèze puis enfiler la housse de quille.
- * Rouvrir un peu la housse principale et rabattre la quille contre le bord d'attaque.
- * Mettre à l'intérieur de la housse, la canne, la speed barre. Fermer la housse.

CONSEIL DE PILOTAGE :

Avec l'acquisition du delta rigide IXBO, vous passez du pilotage pendulaire 2 axes type delta souple au pilotage pendulaire en tangage et commande aérodynamique en roulis.

La mise en virage se fait avec une très légère prise de vitesse et déplacement du trapèze vers la gauche pour incliner à droite et vice versa.

En fait, les gestes sont similaires à ceux du delta, **sauf qu'il ne faut pas pousser l'aile pendant le déplacement du trapèze.**

Les efforts pour mettre l'aile en virage sont quasi nul par rapport à une aile souple.

Le corps ne "remonte" plus dans le trapèze, c'est ce dernier qui se déplace et qui tire sur la commande des spoilers.

Inutile donc de vous crispier sur la barre de contrôle. Habituez vous aux nouvelles sensations, dans une aérologie calme.

Les turbulences se manifestent plus par des mouvements en tangage qu'en roulis, avec, compte tenu de la plus grande rigidité de l'aile, une tendance plus forte à l'allègement du pilote dans son harnais.

Voler avec un badin

A 20° de braquage de volet le bon centrage est aux alentours de 38-40km/h au taux de chute minimum.

Volets rentrés, sans efforts, vous volez à environ 50km/h, à finesse maximum.

Profitez du rendement de l'appareil pour agrandir votre champ d'action en thermique dans les conditions marginales. Suivant les conditions, agrandissez votre rayon de virage pour exploiter plusieurs noyaux ou enrôler franchement un bon thermique.

Ne vous crispez pas sur la barre de contrôle.

En approche tirez les volets à fond, la finesse diminue fortement. Gardez une vitesse autour de 45-50km/h, surtout en virage. Positionnez vous en finale après une PTU de préférence, diminuez la vitesse en effet de sol.

Saisissez les montants de trapèze assez haut; par vent nul effectuez assez tôt un poussé franc dirigé vers le ciel.

Attention, vous devez impérativement être en position relevée pour l'atterrissage, car l'aile fait peu de ressource volets braqués à fond lors du poussé final.

Si vous vous apercevez que vous êtes vent arrière, restez en position couchée et posez l'appareil sur les roulettes.

La partie arrière de la quille sert de fusible pour absorber les chocs à l'atterrissage et éviter d'endommager ou de contraindre la partie avant ainsi que les bords d'attaque.

Si les câbles avant présentent du mou lorsque l'aile étarquée repose sur la quille, c'est que la partie arrière est cintrée. La remplacer impérativement. Pour cela démonter le haut du trapèze, puis ôter la vis de 6 qui traverse la quille ainsi que les câbles arrières. Défaire les noeuds d'attache des deux cordelettes de rappel des volets. Remplacer la quille. Pour retirer les cordelettes, aidez-vous de la petite ficelle livrée avec le tube de quille en attachant celle-ci par un noeud simple autour des deux cordelettes de rappel.

REGLAGE DU CENTRAGE

Les ailes sont livrées avec un réglage standard. Le centrage est réglé pour voler au taux de chute minimum avec un poids moyen. Barre de contrôle relâchée, l'aile doit voler au taux de chute minimum à environ 38km/h. Le pilote a la possibilité de modifier le centrage, en décrochant le velcro de la sangle d'attache. Ne pas excéder 10mm à chaque modification, vers l'arrière pour ralentir ou vers l'avant pour accélérer.

REGLAGE DU VRILLAGE

L'IXBO est livré avec un réglage usine standard garantissant un comportement très sûr de l'appareil dans le domaine de vol normal d'un planeur ultra-léger. Toute modification du vrillage par le pilote est **interdite**. Seul le revendeur sur les conseils écrits du fabricant peut modifier le réglage.

DOMAINE DE VOL

Le domaine de vol est celui des planeurs ultra-légers en général (type deltaplane). Le vol sous le vent des reliefs, dans les nuages ou dans des conditions aérologiques avec fortes turbulences (type front d'orage, rotors sous ondulatoires, vent fort) est très dangereux, aux risques et péril du pilote.

De même les décrochages dynamiques, ressources brutales et les manoeuvres acrobatiques sont à proscrire, celles-ci pouvant entraîner une perte de contrôle de l'appareil ainsi qu'un dépassement de facteur de charge. La vitesse maximum à ne pas dépasser est de 100km/h.

TRANSPORT, STOCKAGE ET ENTRETIEN

Prévoyez au moins 4 points d'appui protégés par de la mousse pour stocker ou transporter votre aile. Disposer chaque 1/2 aile côte à côte sur l'intrados (côté le plus plat).

Loger entre les 2 ailes 2 coussins en mousse puis serrer le tout avec modération.

Fixer la housse des volets sur les 2 ailes, côté le plus étroit vers l'avant, en passant les attaches dans les boucles en sangle.

Sur demande, nous pouvons vous fournir une housse en bâche, utile pour protéger votre aile lors des longs voyages.

Avant un stockage prolongé, bien faire sécher l'aile afin d'éviter les moisissures et l'oxydation de la structure.

Vérifier périodiquement les liaisons (pattes, manilles etc...), les différents points d'attaches des câbles et les cosses coeur, l'état des **cordelettes**, **sangles** et coutures ainsi que les points d'attaches de la voile sur la structure. **Avant chaque vol, vérifiez scrupuleusement le bon fonctionnement des spoilers et des volets ainsi que l'état des commandes.**

Régulièrement, ou à la suite d'un choc, faites réviser complètement votre aile par un spécialiste.

Changez systématiquement les pièces oxydées ou déformées, ou présentant une usure anormale. La vie d'une aile peut être estimée entre 5 et 10 ans suivant le temps d'exposition aux UV, le soin apporté au pliage, au stockage et à l'entretien.

Bons vols.