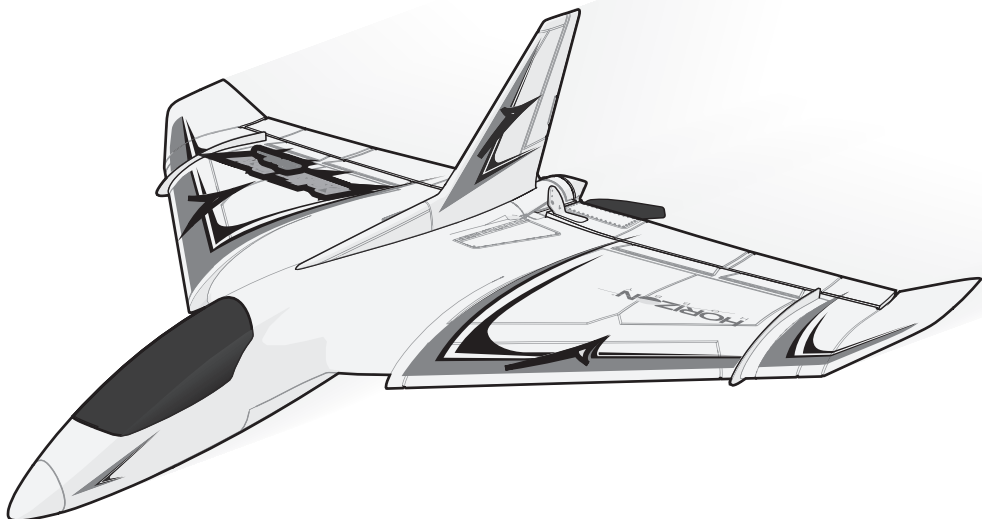




SAFE[®] 
SAFE[®] Technology, Optional Flight Envelope Protection

Delta Ray[®] ***One***



Instruction Manual
Bedienungsanleitung
Manuel d'utilisation
Manuale di Istruzioni

RTF
READY-TO-FLY

Bind-N-Fly[®]
BASIC

AVVISO

Istruzioni, garanzie e tutti gli altri documenti accessori sono soggetti a modifiche a totale discrezione di Horizon Hobby, LLC. Per avere la documentazione aggiornata sul prodotto, visitare il sito Web www.horizonhobby.com e fare clic sulla scheda "support" per questo prodotto.

Significato di termini specialistici

I seguenti termini vengono utilizzati in tutta la documentazione relativa al prodotto per indicare il livello di eventuali danni collegati al suo utilizzo:

AVVERTENZA: procedure, che in caso di mancata osservanza, possono provocare danni materiali, danni collaterali e lesioni gravi o portare con forte probabilità a lesioni superficiali.

ATTENZIONE: procedure che, se non debitamente seguite, espongono a rischio di danni fisici a oggetti e gravi lesioni a persone.

AVVISO: procedure che, se non debitamente seguite, espongono a rischio di danni ai beni e a una possibilità minima o nulla di lesioni.



AVVERTENZA: Leggere TUTTO il manuale di istruzioni e prendere familiarità con le caratteristiche del prodotto, prima di farlo funzionare. Un utilizzo scorretto del prodotto può causare danni al prodotto stesso, alle persone o alle cose, causando gravi lesioni. Questo è un prodotto sofisticato per hobby. Esso deve essere manipolato con cautela, con giudizio e richiede qualche conoscenza di base di meccanica. L'utilizzo improprio o irresponsabile del modello potrebbe causare lesioni, danni al prodotto stesso o nei confronti di terzi. Questo prodotto non è concepito per essere usato dai bambini senza la diretta supervisione di un adulto. Non usare componenti non compatibili o alterare il prodotto in nessuna maniera al di fuori delle istruzioni fornite da Horizon Hobby LLC. Questo manuale contiene istruzioni relative a sicurezza, utilizzo e manutenzione del prodotto. È fondamentale leggere e seguire tutte le istruzioni e le avvertenze nel manuale prima di montare, mettere a punto o usare il prodotto, al fine di usarlo correttamente e di evitare danni o lesioni gravi.

Almeno 14 anni. Non è un giocattolo.

Precauzioni per la sicurezza e avvertimenti

- Tenere sempre una debita distanza di sicurezza in tutte le direzioni intorno al modello per evitare incidenti e lesioni. Questo modello è controllato da un segnale radio soggetto a interferenze da parte di molte fonti esterne che potrebbero causare momentanee perdite di controllo.
- Utilizzare sempre il modello in spazi aperti lontano da veicoli, traffico e gente.
- Seguire sempre attentamente le indicazioni e le avvertenze sia di questo che di altre apparecchiature accessorie (caricabatterie, batterie ricaricabili, ecc.).
- Tenere sempre i componenti chimici, le parti di piccole dimensioni e tutto quello che è elettrico, lontano dalla portata dei bambini.
- Evitare l'esposizione all'acqua di tutte le apparecchiature non particolarmente protette. Anche l'umidità danneggia i componenti elettronici.
- Non mettere in bocca parti del modello perché

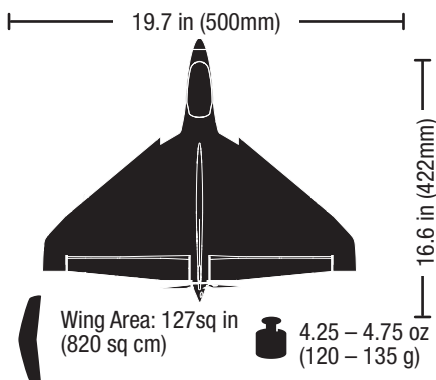
potrebbe causare lesioni gravi o anche la morte.

- Non utilizzare il modello con le batterie del trasmettitore quasi scariche.
- Tenere sempre l'aereo in vista e sotto controllo.
- Usare sempre batterie completamente cariche.
- Tenere sempre il trasmettitore acceso quando l'aereo è alimentato.
- Staccare sempre le batterie prima dello smontaggio.
- Tenere sempre pulite le parti mobili.
- Mantenere asciutte tutte le parti del modello.
- Lasciare che alcune parti si raffreddino prima di toccarle.
- Staccare sempre le batterie dopo l'uso.
- Accertarsi che il failsafe sia programmato correttamente prima di andare in volo.
- Non utilizzare l'aereo con i cablaggi danneggiati.
- Non toccare le parti mobili.

Indice

Indice	104	Manutenzione motore	117
Caratteristiche	104	Portata trasmittente RTF	117
Introduzione Tecnologia SAFE pronta all'uso.....	105	Guida alla risoluzione dei problemi (SAFE®)	118
Aggiornamenti opzionali (<i>non inclusi</i>).....	105	Guida alla risoluzione dei problemi.....	118
Dalla confezione all'aria (<i>Nessun modulo GPS</i>).....	105	Dalla confezione all'aria -	
Incluso nella confezione.....	105	Aggiungere il modulo GPS SAFE+	120
Avvertenze per la carica delle batterie.....	106	Far volare il Delta Ray One con SAFE+	123
Caricare la batteria di bordo.....	106	GPS di bordo SPENTO	123
Trasmittitore	107	Garanzia	134
Binding (connessione).....	109	Informazioni per i contatti	135
Installare la batteria di bordo	110	Informazioni sulla conformità.....	135
Modalità di volo tecnologia SAFE®.....	111	Pezzi di ricambio -	136
Verifica della direzione dei comandi	112	Pezzi opzionali -	137
Prova della direzione dei controlli SAFE.....	113		
Scegliere il campo di volo	113		
Decollo	114		
In volo.....	114		
LVC (spegnimento per bassa tensione).....	114		
Adjusting Trim in Flight	115		
Dopo il volo	116		
Impostazioni per le squadrette di controllo	116		








Caratteristiche



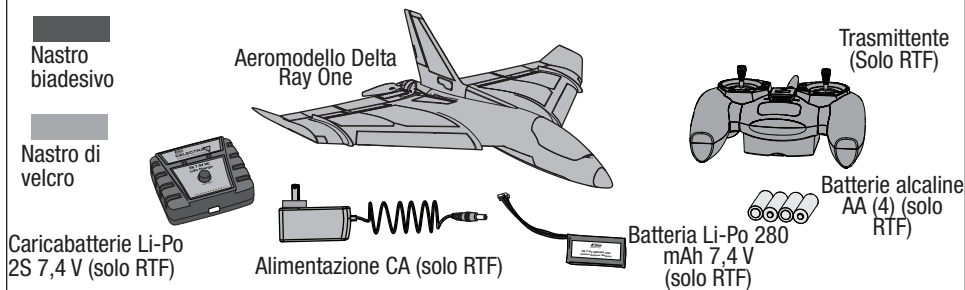
INFORMAZIONI DI CONNESSIONE DEL RICEVITORE

Canali	6
Frequenza	2405 - 2476 MHz
Compatibilità	DSM2 e DSMX

<https://www.horizonhobby.com/content/e-flite->

		RTF READY-TO-FLY	BNF BASIC
	Motore: BL180 Brushless Outrunner, 2500Kv	Installato	Installato
	Ricevente/ESC: DSMX /DSM2 RX/ ESC: Champ S+	Installato	Installato
	(2) servocomandi lineari a corsa lunga da 2,3g	Installato	Installato
	Batteria: 280mAh 2S 7.4V 30C Li-Po	Incluso	Necessario per completare
	Caricabatterie: Celectra 2S 7.4V Li-Po	Incluso	Necessario per completare
	Adattatore AC	Incluso	Necessario per completare
	Trasmittente: DSM2/DSMX	Incluso	Necessario per completare

Incluso nella confezione



Introduzione Tecnologia SAFE pronta all'uso

L'aeroplano E-flite® Delta Ray® One è un trainer eccezionale, una bomba da pilotare! Esso racchiude la tecnologia SAFE™ (Sensor Assisted Flight Envelope) che rende il volo RC incredibilmente facile, anche per chi ha poca esperienza. La sua combinazione di consapevolezza dello spazio assicura una protezione dall'involuppo di volo che aggiunge un grado di sicurezza inedito, mentre la sua facile capacità di volo affronta le condizioni ventose in modo che da poter percepire un controllo deciso e reattivo. Livelli multipli di protezione dall'involuppo di volo sono forniti da poter essere ridotti o rimossi man mano che le abilità del pilota progrediscono; possono essere anche modificati con un semplice interruttore, se necessario, per riportare subito il modello a un volo livellato nel caso in cui si perda l'orientamento.

Aggiornamenti opzionali (non inclusi)

Modulo GPS SAFE+	Videocamera FPV con 5,8 GHz vtx
Quando aggiunte, le caratteristiche avanzate SAFE+ possono mantenere l'aereo a una distanza data dal pilota (Recinto virtuale), possono riportare l'aeromodello in posizione iniziale premendo un pulsante (Circuito di attesa), possono riportarlo in posizione iniziale automaticamente se il segnale del controller va perso (Failsafe), e possono farlo atterrare da solo quando comandato (Atterraggio automatico).	Aggiungere la videocamera FPV mostra le informazioni dal velivolo nell'immagine video con una visualizzazione su schermo (OSD). Con il modulo GPS e la videocamera FPV, le informazioni GPS forniscono funzioni aggiuntive per la visualizzazione su schermo.

Dalla confezione all'aria (Nessun modulo GPS)

✓
1. Caricare la batteria di bordo.
2. Configurare la trasmittente (solo BNF).
3. Individuare un'area sicura all'aperto.
4. Accendere la trasmittente e installare la batteria di bordo nel velivolo.
5. Posizionare l'aeromodello in modalità Esperto (posizione interruttore modalità 2) per la verifica della direzione dei comandi. Posizionare il velivolo a terra rivolto dalla parte opposta al pilota.
6. Eseguire una verifica della direzione dei comandi.

✓
7. Posizionare il velivolo in modalità Principiante (posizione interruttore modalità 0) per la verifica della direzione dei comandi SAFE e decollare.
8. Eseguire una verifica della direzione dei comandi SAFE.
9. Pianificare il volo in base alle condizioni del campo.
10. Impostare un timer di volo di 6 minuti.
11. Posizionare il velivolo in modalità Principiante per il lancio.
12. Eseguire il lancio in aria per iniziare il divertimento!

Avvertenze per la carica delle batterie

Il caricabatterie incluso (solo RTF) (EFLUC1007) è stato concepito per caricare in sicurezza la batteria Li-Po.

ATTENZIONE: tutte le istruzioni e gli avvertimenti relativi devono essere seguiti esattamente. Un uso scorretto delle batterie LiPo può causare incendi, lesioni e danni.

- NON LASCIARE MAI L'ALIMENTATORE, IL CARICABATTERIE E LA BATTERIA INCUSTODITI DURANTE L'USO.
- NON CARICARE MAI LE BATTERIE DURANTE LA NOTTE SENZA SUPERVISIONE.
- MANEGGIANDO, CARICANDO O USANDO L'INCLUSA BATTERIA LIPO, VI ASSUMETE TUTTI I RISCHI ASSOCIATI A QUESTO TIPO DI BATTERIA.
- Se in qualsiasi momento le batterie dovessero gonfiarsi, bisogna smettere subito di adoperarle sia in carica che in uso. In caso contrario si potrebbero incendiare.
- Per avere i migliori risultati conservare sempre le batterie in un posto secco e a temperatura ambiente.
- La temperatura per conservare temporaneamente le batterie o per trasportarle deve essere compresa tra 5 e 49° C. Evitare di lasciarle in un'auto parcheggiata al sole o direttamente sotto il sole; si potrebbero incendiare.
- Caricare sempre le batterie lontano da materiali infiammabili.

Caricare la batteria di bordo

Il velivolo RTF è dotato di una batteria Li-Po 30C 280 mAh 7,4 V 2S e di un caricabatterie Li-Po 7,4 V 2S che richiede l'uso dell'alimentazione CA (solo RTF) incluso o del cavo di alimentazione CC opzionale (11-14 V) 12 V (EFLUC1008).

Si faccia riferimento alle avvertenze per la carica. Si raccomanda di caricare la batteria mentre si controlla il modello. La batteria di bordo sarà necessaria nei passaggi successivi per verificare che tutto funzioni correttamente.

Procedura per caricare la batteria

AVVISO: caricare solo batterie che risultino fredde al tatto e che non siano danneggiate. Guardare attentamente le batterie per verificare che non siano gonfie, piegate, rotte o forate.

1. Inserire con delicatezza il connettore della batteria nella presa che si trova sulla parte anteriore del caricatore. Il connettore della batteria è progettato per inserirsi nella presa di carica senza correre il rischio di invertire le polarità. Controllare comunque che le polarità siano corrette.
2. Premere il tasto sul caricatore. Il LED rosso si illumina per indicare che la carica è iniziata.

Per caricare una batteria da 280mAh completamente scarica (non sovrascaricata) ci vogliono circa **45 minuti** con un caricatore da 300mA.

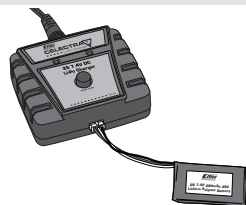
- Controllare sempre le batterie prima di caricarle per evitare di caricare batterie esaurite o danneggiate.
- Scollegare sempre le batterie quando hanno terminato la carica e lasciare che il caricabatterie si raffreddi tra una carica e l'altra.
- Durante la carica controllare attentamente la temperatura delle batterie.
- USARE SOLO UN CARICABATTERIE SPECIFICO PER LE BATTERIE LIPO. In caso contrario le batterie si potrebbero incendiare o scoppiare causando ferite o danni.
- Non scaricare le celle LiPo al di sotto dei 3 V sotto carico.
- Non coprire con fascette o altro le targhette delle batterie indicanti le loro caratteristiche.
- Non abbandonare le batterie durante la carica.
- Non caricare le batterie oltre i livelli raccomandati.
- Non caricare batterie danneggiate.
- Non provare a smontare o modificare il caricabatterie.
- Non lasciare che i bambini provvedano alla carica delle batterie.
- Non caricare le batterie con temperature estremamente calde o fredde (si raccomanda tra 5 e 49° C) oppure direttamente sotto i raggi del sole.

La batteria fornita si può caricare con una corrente di 3C (840mA).

Scollegare sempre la batteria dal caricatore appena la carica è terminata.

Indicazioni dei LED

1. LED verde lampeggiante..... Standby
2. LED rosso lampeggiante a varie velocità..... In carica
3. LED rosso e verde lampeggianti insieme..... Bilanciamento
4. LED verde fisso..... Carica completata
5. LED rosso e verde lampeggianti rapidamente..... Errore



ATTENZIONE: una batteria sovra caricata può incendiarsi.

ATTENZIONE: usare solo un caricatore specifico per questo tipo di batterie LiPo. In caso contrario si potrebbero incendiare causando lesioni e danni.

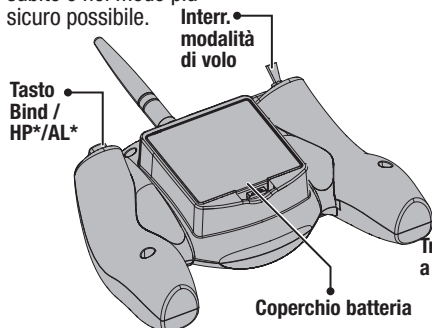
ATTENZIONE: non superare mai la corrente di carica indicata.

RTF Trasmettitore

READY-TO-FLY

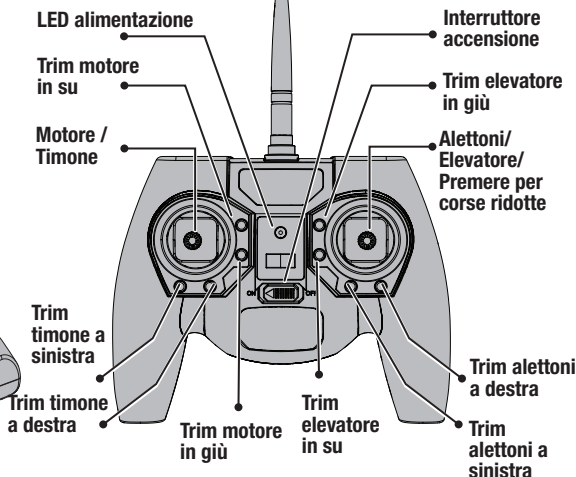
Allarme di batteria scarica

Quando la tensione della batteria scende troppo suona un allarme e il LED indicatore della tensione lampeggia. Bisogna sostituire immediatamente le pile. Se questo dovesse accadere durante il volo, bisogna atterrare subito e nel modo più sicuro possibile.



La trasmittente inclusa è fornita preconnessa al velivolo.

Mode 2 illustrato



* (HP) = Circuito di attesa (AL) = Atterraggio automatico
Circuito di attesa e Atterraggio automatico sono disponibili solo con il modulo GPS opzionale

Riduttori di corsa

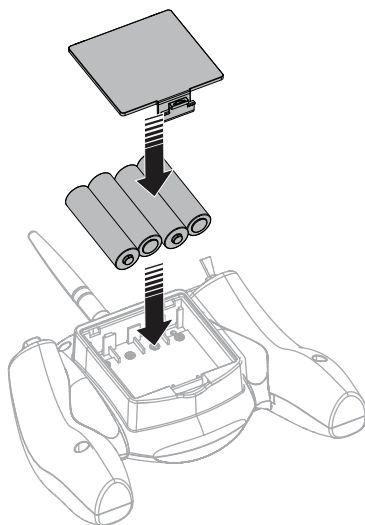
La trasmittente DSMX® dispone della funzione dual rate (corsa ridotta) che consente di impostare la quantità di corsa desiderata per le superfici di controllo. Premere lo stick Alettone/Elevatore nella trasmittente per passare da una modalità a velocità bassa a una modalità a velocità alta per elevatore e alettone. La velocità bassa è indicata dal LED di alimentazione lampeggiante, su Velocità alta il LED sarà fisso.

Corsa ridotta (dual rate)	Riduttore alto	Riduttore basso
Alettone	100%	70%
Elevatore	100%	70%

Installazione pile trasmettitore

Togliere il coperchio del vano batterie e installare 4 pile (incluse) facendo attenzione alla polarità. Poi rimettere il coperchio.

- ⚠ ATTENZIONE:** non rimuovere MAI le batterie dalla trasmittente se il modello è acceso. Farlo potrebbe causare perdita di controllo del modello, danni e lesioni.
- ⚠ ATTENZIONE:** se si utilizzano batterie ricaricabili, ricaricare solo quelle e non le normali batterie non ricaricabili. Se si prova a ricaricare batterie non ricaricabili, vi è il rischio che queste possano esplodere, causando danni o lesioni a cose e/o persone.
- ⚠ ATTENZIONE:** la sostituzione di una batteria con una batteria di tipo inappropriato può comportare il rischio di esplosioni. Smaltire le batterie esauste nel rispetto delle vigenti norme nazionali.





Impostazione trasmittente

IMPORTANTE. Il ricevitore installato è stato programmato specificamente per questo aereo.

Per utilizzare il sistema SAFE® o SAFE® Plus (opzionale) su questo aereo, impostare la propria trasmittente opzionale DSM2®/DSMX®* usando la tabella seguente.

- La modalità di volo SAFE è selezionata usando l'Interruttore B (Carrello / Canale 5)
- Circuito di attesa e Atterraggio automatico sono selezionati usando il Pulsante I* (Aux1 / Canale6)

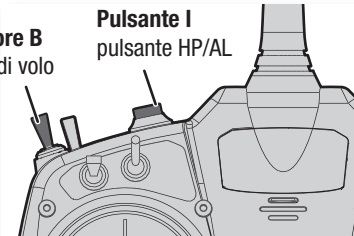
IMPORTANTE. Una trasmittente con l'interruttore per il Canale 5 a 2 posizioni, permetterà di usare solo la posizione 0 (Modalità Principiante) o la posizione 2 (Modalità Esperto). Per avere disponibili le 3 modalità di volo, se possibile, assegnare il Canale 5 sulla propria trasmittente a un interruttore a 3 posizioni, facendo riferimento al relativo manuale.

Per maggiori informazioni sull'impostazione della propria trasmittente, fare riferimento al relativo manuale.

*Circuito di attesa e Atterraggio automatico sono disponibili solo con il modulo GPS opzionale.

Impostazioni trasmittente computerizzata

Iniziare la programmazione della trasmittente con una memoria vuota di un modello ACRO (aeroplano) (eseguire un reset del modello), quindi assegnare un nome al modello.

DX6 (Gen2) DX7 (Gen2) DX8 (Gen2) DX9 DX18 DX20 iX12	<p>1. Andare su SYSTEM SETUP (SETTAGGIO SISTEMA)</p> <p>2. Impostare MODEL TYPE (TIPO DI MODELLO): AIRPLANE (AEREO)</p> <p>3. Impostare CHANNEL ASSIGN (ASSEGNAZIONE CANALE): (NEXT) (AVANTI)</p> <p style="text-align: center;">CHANNEL INPUT CONFIG (CONF. INGRESSO CANALE): GEAR (CARRELLO): B</p> <p style="text-align: right;">AUX1: H</p> <p>4. Vai alla LISTA FUNZIONI</p> <p>5. Vai al taglio della valvola a farfalla: Assegna il passaggio all'interruttore H Imposta la posizione di interruzione su -130%</p>
iX12	<p>1. Selezionare la scheda Model Setup (Configurazione modello) dalla schermata principale.</p> <p>2. Selezionare Channel Assign (Assegnazione Canale); Assegnare Carrello (5) all'Interruttore B Assegnare Aux1 (6) all'Interruttore I</p> <p>3. Uscire e tornare alla schermata principale</p> <p>4. Selezionare la scheda Model Adjust (Regolazione modello) dalla schermata principale.</p> <p>5. Selezionare Throttle cut (Blocco manetta): Assegnare l'interruttore all'interruttore H Impostare la posizione di blocco a -130%</p>
Con il risultato che:	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Interruttore B Modalità di volo</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Pulsante I pulsante HP/AL</p> </div> </div>  <p>l'Interruttore B comanda le 3 modalità SAFE Plus (0 principiante/1 intermedio/2 esperto)</p> <p>Il pulsante I comanda Circuito di attesa/Atterraggio automatico*</p>

RTF
READY-TO-FLY

Binding (connessione) Ri-connettere alla trasmittente RTF.

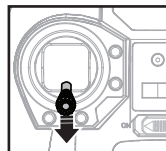
La trasmittente RTF Delta Ray One è fornita pre-connessa al velivolo. Per un'eventuale riconnessione del velivolo, segui questa tabella di riferimento.

Procedura di connessione (binding) senza GPS opzionale

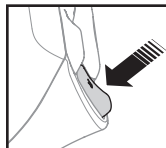
1. Accertarsi che la batteria di bordo sia scollegata dall'aeromodello.
2. Accertarsi che la trasmittente sia spenta.
3. Collegare la batteria di bordo all'aereo e posizionare l'aeromodello a terra. Dopo cinque secondi l'aeromodello entrerà in modalità di connessione, come indicato dai LED rosso e verde che lampeggiano rapidamente sul ricevitore.
4. Accertarsi che i comandi della trasmittente e i trim siano in folle e che la manetta sia nella posizione bassa.
5. Mettere la trasmittente in modalità di binding tenendo il pulsante rosso HP/AL mentre si accende la trasmittente, dopo due secondi rilasciare il pulsante.
6. Dopo un periodo da cinque a dieci secondi, gli elevoni cominceranno a ruotare per indicare che la connessione è completa, e quindi tornano al centro. Spostare i comandi per confermare il funzionamento.
7. Scollegare la batteria di bordo e spegnere la trasmittente.

Per i voli successivi, accendere la trasmittente per cinque secondi prima di collegare la batteria di bordo.

4



5



BNF
Bind-N-Fly® Ready to fly, redefined.

Collegare la trasmittente opzionale

Per un elenco di trasmissioni compatibili DSMX®/DSM2®, visitare il sito web www.bindnfly.com. Per maggiori dettagli su come connettere la trasmittente, vedere il relativo manuale.

Procedura di connessione (binding) senza GPS opzionale

Per la connessione a un ricevitore, consultare le istruzioni relative alla propria trasmittente.

1. Accertarsi che la batteria di bordo sia scollegata dall'aeromodello.
2. Preparare la trasmittente per la connessione secondo quanto previsto dal relativo manuale.
3. Collegare la batteria di bordo all'aereo e posizionare il modellino a terra. Dopo cinque secondi l'aeromodello entrerà in modalità di connessione, come indicato dai LED rosso e verde che lampeggiano rapidamente sul ricevitore.
4. Accertarsi che i comandi della trasmittente e i trim siano in folle e che la manetta sia nella posizione bassa.
5. Posizionare la propria trasmittente in modalità di binding.
6. Dopo un periodo da cinque a dieci secondi, gli elevoni cominceranno a ruotare per indicare che la connessione è completa, e quindi tornano al centro. Spostare i comandi per confermare il funzionamento.
7. Scollegare la batteria di bordo e spegnere la trasmittente RF.

Per i voli successivi, accendere la trasmittente RF per cinque secondi prima di collegare la batteria di bordo.

Questo si applica solo quando il modulo GPS opzionale è installato

IMPORTANTE. SE IL MODULO GPS OPZIONALE È INSTALLATO il velivolo non risponderà ai comandi della trasmittente dopo la connessione se non può acquisire un segnale GPS. Per provare o far volare il modello in un ambiente chiuso, è necessario disattivare il GPS; fare riferimento al paragrafo Disattivazione GPS che segue nel presente manuale.

Se il modulo GPS è collegato, il GPS deve essere disattivato ogni volta che il velivolo viene acceso al fine di utilizzare il modello senza un segnale GPS.

Binding (connessione): Dopo la connessione con il modulo GPS installato, il velivolo cercherà un aggancio al segnale GPS, indicato dagli elevoni che lentamente ruotano verso l'alto e il basso. Dopo aver acquisito un aggancio al segnale GPS, è necessario impostare la posizione iniziale Home. Fare riferimento al paragrafo Accensione con GPS del presente manuale per maggiori dettagli.

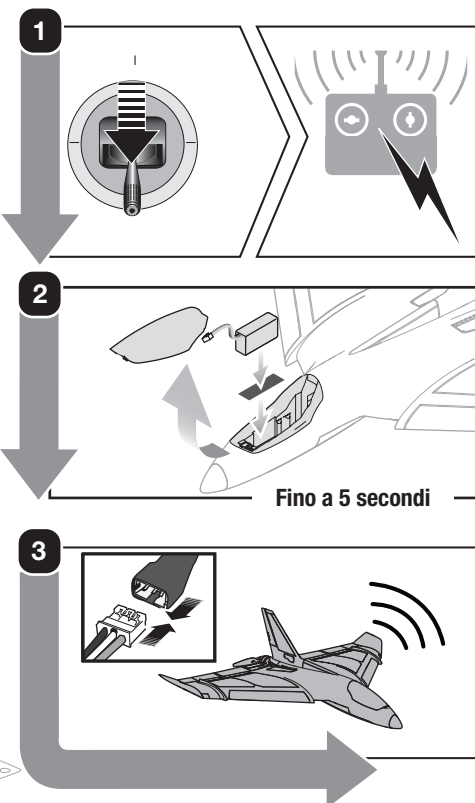
Calibrazione della bussola Dopo la prima connessione con il modulo GPS installato nel velivolo, è necessaria una calibrazione della bussola. Il velivolo automaticamente entra nella sequenza di calibrazione della bussola dopo aver installato il GPS per la prima volta. Questo viene indicato dagli elevoni che ruotano lentamente opposti verso l'alto e il basso. Il velivolo non risponderà ai comandi della trasmittente con il modulo GPS installato fino al completamento della calibrazione. Fare riferimento al paragrafo Calibrazione della bussola del presente manuale per maggiori dettagli.

Una successiva connessione al modulo GPS non richiede la calibrazione della bussola.

Installare la batteria di bordo

Scelta della batteria

- Si consiglia una batteria E-flite® Li-Po 280 mAh 7,4V 2S 30C (EFLB22003S30).
 - Si consiglia di usare solo la batteria suggerita per ottenere le prestazioni ottimali.
1. Abbassare completamente lo stick del motore e centrare il trim del motore con la trasmittente accesa.
 2. Applicare una striscia di nastro di velcro alla batteria.
 3. Aprire il vano batteria.
 4. Installare la batteria di bordo come mostrato e verificare il baricentro prima del volo. Spostare la batteria in avanti o all'indietro quanto necessario per ottenere il baricentro consigliato.
 5. Collegare la batteria all'ESC. Chiudere il vano e posizionare il velivolo a terra. Tenere l'aeromodello immobile e al riparo dal vento per 5 secondi.
 6. Quando il sistema di controllo di bordo ha completato l'inizializzazione, emetterà diversi toni dal motore, farà ruotare gli elevoni verso l'alto e il basso, e infine emetterà diversi toni dal motore per indicare che il modello è pronto a funzionare.



Vista laterale di posizionamento della batteria (senza modulo GPS)



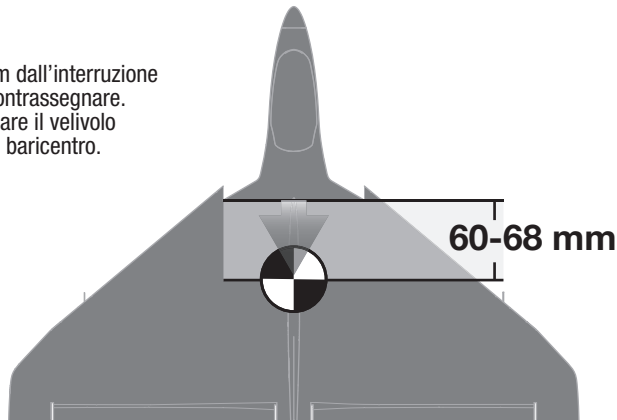
ATTENZIONE: scollegare sempre la batteria Li-Po dall'aereo quando non viene utilizzato, per evitare che la batteria si scarichi eccessivamente. Le batterie che si scaricano raggiungendo un voltaggio inferiore al minimo consentito possono danneggiarsi, con conseguente rendimento inferiore e potenziale rischio di incendio quando vengono caricate.



ATTENZIONE: Tenere sempre le mani lontane dall'elica e abbassare completamente la manetta e il trim della manetta. Quando armato, il motore farà girare l'elica in risposta a qualunque movimento della manetta.

Baricentro (CG)

Misurare nuovamente 60-68 mm dall'interruzione del bordo di attacco dell'ala e contrassegnare. Con la batteria installata, bilanciare il velivolo all'interno di questo intervallo di baricentro.

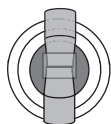


Modalità di volo tecnologia SAFE®

Interruttore di modalità di volo a tre posizioni

L'interruttore a tre posizioni sull'angolo superiore sinistro della trasmittente RTF controlla la modalità di volo. L'interruttore B controlla la modalità di volo per il velivolo BNF, quando si usano le impostazioni della trasmittente consigliate nel presente manuale.

Interruttore modalità di volo



Posizione interruttore

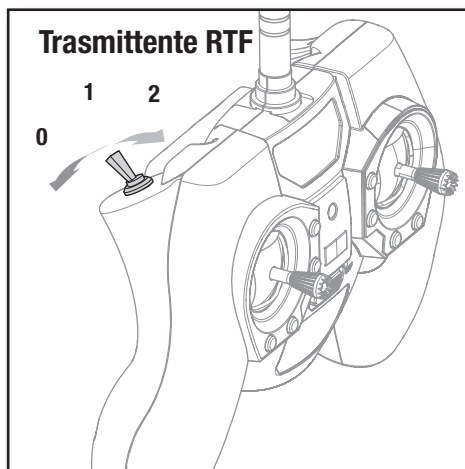
0 (lontano dal pilota)

1 (intermedia)

2 (verso il pilota)

Modalità Principiante (Pos. 0):

- Sotto i 14 metri le escursioni sull'asse di beccheggio (muso in su o in giù) e di rollio (estremità alari in su o in giù) vengono limitate per aiutare il pilota a mantenere l'aereo in linea di volo.
- Al di sopra dei 14 metri i controlli sull'asse di beccheggio e di rollio vengono un po' aumentati.
- Rilasciare entrambi gli stick in qualsiasi momento per attivare la modalità antipanico e livellare in automatico l'aereo.



Beccheggio

Rollio

Modalità Principiante
(Interruttore posizione 0)

Modalità Intermedia (Pos 1):

- Come per la modalità Principiante, autolivellare sotto di circa 14 metri.
- Sopra i 14 metri l'autolivellamento non è attivo. Gli angoli di comando di beccheggio e rollio sono più alti.



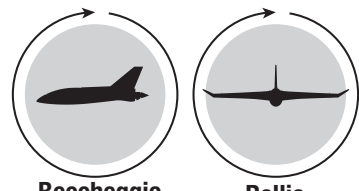
Beccheggio

Rollio

Modalità Intermedia
(Interruttore posizione 1)

Modalità Esperto (Pos 2):

- Inviluppo di volo illimitato.
- Si consiglia quando si usa la trasmittente RTF di usare velocità basse per i primi voli in modalità Esperto o fino a quando si ha familiarità con le prestazioni di volo del Delta Ray One.
- Passare alla modalità Principiante in qualsiasi momento e rilasciare gli stick per effettuare l'autolivellamento.



Beccheggio

Rollio

Modalità Esperto
(Interruttore posizione 2)

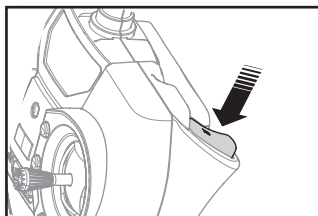
AVVISO: se, quando si applica l'autolivellamento, l'aereo è capovolto, per far tornare il modello a volare dritto e a livello è necessaria un'altezza da terra sufficiente.

Circuito di attesa e Atterraggio automatico*.

Non utilizzabili senza il modulo GPS. Spostare l'interruttore di modalità di volo in posizione Principiante se si sente di aver perso il controllo.

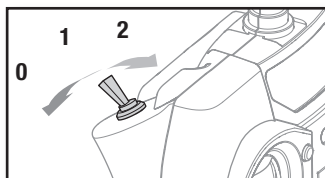
Circuito di attesa e Atterraggio automatico sono disponibili solo con il modulo GPS opzionale; per maggiori dettagli fare riferimento al paragrafo Aggiunta del GPS opzionale che segue nel presente manuale.

Le prime volte che tenta di volare in modalità Esperto si consiglia di usare velocità basse.



Verifica della direzione dei comandi

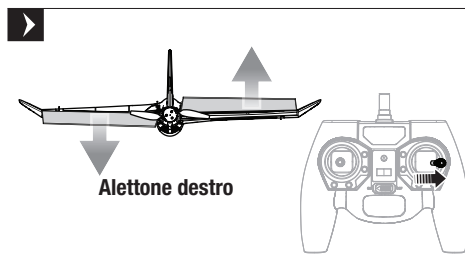
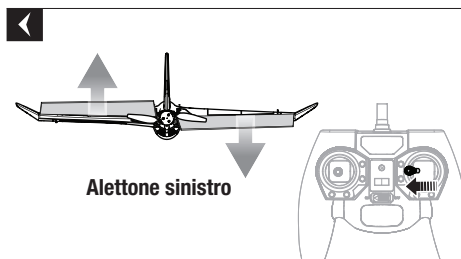
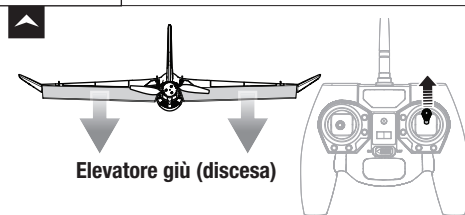
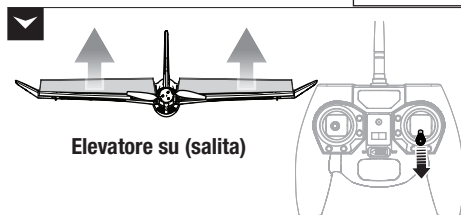
1. Posizionare il velivolo in **modalità Esperto** (Posizione interruttore modalità 2).
2. Posizionare il velivolo a terra rivolto dalla parte opposta al pilota.
3. Muovere gli stick sulla trasmettente per assicurarsi che l'aeromodello risponda come indicato.
4. Se il velivolo risponde come indicato, spostare l'interruttore di modalità SAFE® in **modalità Principiante** (Posizione 0) per prepararsi al volo.



Modalità Esperto
(Interruttore posizione 2)

Fare riferimento alle istruzioni di connessione e alla guida alla risoluzione dei problemi nel presente manuale per maggiori informazioni. Per ricevere assistenza, contattare il servizio assistenza Horizon Hobby.

Modalità 2 mostrata


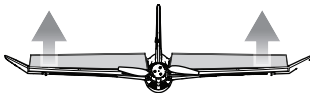



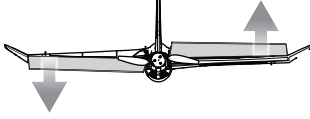

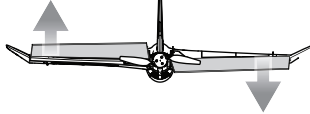


Prova della direzione dei controlli SAFE

Realizzare la verifica della direzione dei comandi in modalità Principiante per assicurarsi che il velivolo risponda correttamente alla trasmittente. Una volta che si è certi che il modellino risponde correttamente, allontanarsi dall'elica, avviare il motore per qualche istante a circa metà potenza o poco più. Spegnere nuovamente il motore e verificare che lo stick del motore sia nella posizione più bassa.

Passare alla modalità Principiante. Spostare il velivolo come mostrato per assicurarsi che il sistema SAFE sposti le superfici di controllo nella direzione corretta. Se le superfici di controllo non rispondono in modo corretto, non fare volare l'aeromodello. Contattare il supporto prodotti Horizon Hobby.

Il sistema SAFE non si attiverà fino a quando lo stick del motore o il trim viene aumentato per la prima volta dopo che la batteria di bordo è stata collegata. Una volta che il SAFE è attivo, le superfici di controllo possono spostarsi sul velivolo. Questo è normale. SAFE rimarrà inattivo fino a quando si scollega la batteria.

	Movimento dell'aereo	Reazione SAFE
Alettoni Elevatore		
		
		
		

Scegliere il campo di volo

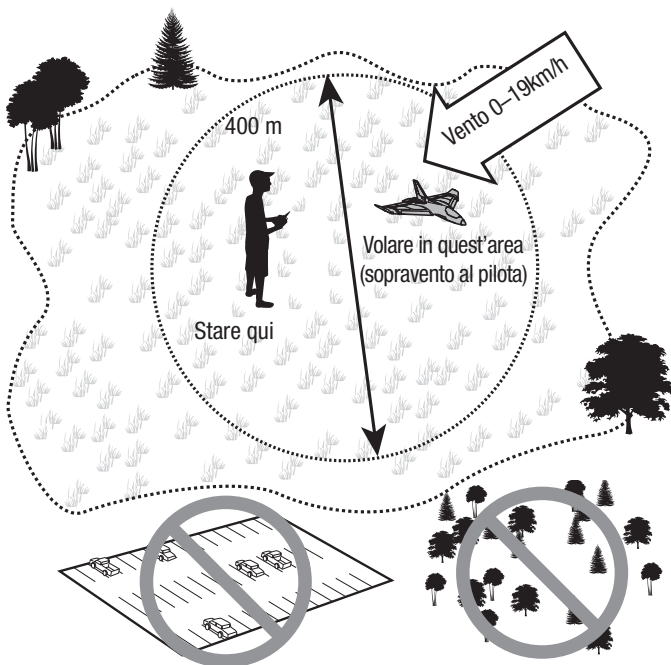
Consultare le leggi e le normative locali prima di scegliere un luogo dove far volare l'aeromodello.

Per avere più successo e salvaguardare la propria incolumità e quella del modello, è importante scegliere un posto molto aperto e senza ostacoli.

È importante ricordare che l'aereo può raggiungere velocità di volo significative e coprire velocemente le distanze. Scegliere un'area che sia più ampia di quello che si pensa possa servire, specialmente nei primi voli.

Il posto dovrebbe:

- Avere un minimo di 400 metri di spazio aperto in tutte le direzioni.
- Essere lontano da persone e animali domestici.
- Essere libero da alberi, edifici, auto, linee elettriche e qualsiasi altra cosa contro cui l'aereo possa urtare o che possa interferire con la visuale.



Decollo

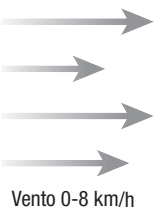
Lancio a mano

Eseguire il lancio del velivolo in modalità Principiante.

Per i primi lanci manuali è necessario un aiuto in modo da potersi concentrare sul volo. Se si lancia manualmente l'aeromodello da soli, tenere l'aeromodello nella mano dominante e il trasmettitore nell'altra.

Si consiglia una velocità bassa per i primi voli.

1. Tenere il velivolo dalla punta dell'ala.
2. Spostare la manetta alla potenza massima.
3. Lanciare delicatamente in aria l'aeromodello con un'angolazione leggermente verso l'alto.



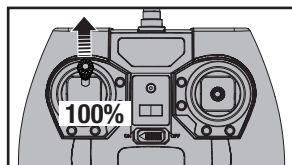
Vento 0-8 km/h



IMPORTANTE. Considerare il lancio come un modo per appoggiare l'aereo in aria. Non è necessario eseguire il lancio con potenza eccessiva.

Far virare il velivolo solo dopo che ha iniziato a volare a un'altitudine adatta al di sopra del suolo.

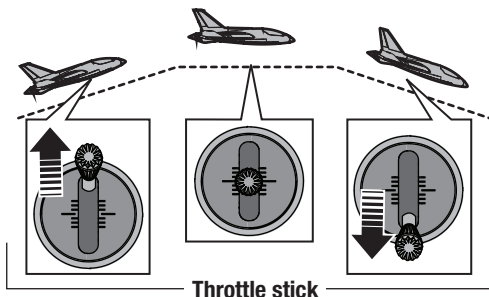
Sale con motore al 100%.



In volo

In modalità Principiante, se trimmato correttamente, l'aereo sale con il motore al massimo senza usare lo stick dell'elevatore. L'angolo di salita sarà più ripido fino a raggiungere circa 14 m di altitudine e quindi si ridurrà leggermente.

- Impostare il timer di volo su 6 minuti.
- Se il motore pulsa, bisogna far atterrare l'aereo immediatamente e ricaricare la batteria di bordo.
- Pilotare con l'aereo che punta verso il pilota, è una delle cose più difficili da fare quando si impara a volare. Per fare pratica nel pilotaggio, bisogna provare a volare con larghi cerchi stando ad una certa quota di sicurezza.

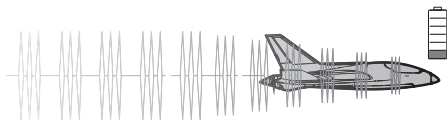


Throttle stick

LVC (spengimento per bassa tensione)

La funzione LVC è inserita nell'ESC per proteggere la batteria dalla sovraccarica. Se la carica della batteria scende troppo, l'LVC limita la potenza fornita al motore. L'aereo inizia a rallentare e si sente il motore pulsare. Appena ci si accorge che la potenza del motore diminuisce, far atterrare immediatamente l'aereo e caricare la batteria di bordo.

Dopo l'uso collegare e togliere la batteria LiPo dall'aereo per evitare una lenta scarica. Prima di mettere via la batteria LiPo per lungo tempo conviene caricarla a metà. Durante la conservazione bisogna accertarsi che la tensione della batteria non scenda sotto i 3 V per cella.



AVVISO: volare ripetutamente fino a che il motore pulsa, potrebbe danneggiare la batteria.

Adjusting Trim in Flight

Conviene fare pratica con i controlli del trasmettitore e le risposte dell'aereo prima di fare i trimmaggi in volo. Premere i tasti dei trim sul trasmettitore per far volare l'aereo dritto e livellato.

Se il naso dell'aereo devia dalla sua rotta mentre lo stick di comando è al centro e con il motore al 50%, bisogna intervenire sui trim:


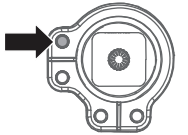

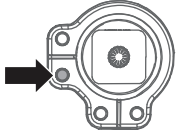

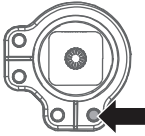

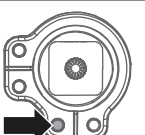
- Pulsante superiore per contrastare la tendenza a salire
- Pulsante inferiore per contrastare la tendenza a scendere
- Tasto sinistro per fermare il rollio a destra
- Tasto destro per fermare il rollio a sinistra

Se si preme un pulsante di trim fino a sentire un suono rapido e il velivolo non vola dritto e bilanciato, farlo atterrare manualmente e regolare il trim come descritto a seguire.

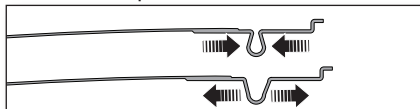
Regolare manualmente i trim

Regolare solo le aste di comando immediatamente dopo aver acceso il velivolo, prima di far avanzare la manetta. Questo consente di apportare delle modifiche prima che il SAFE sia stato attivato quando le superfici di controllo non si spostano dalle correzioni del SAFE.

1. Dopo aver apportato le modifiche di trim nel volo, annotare visivamente il trim necessario.
2. Ricentrare il trim della trasmittente.
3. Usare delle pinze per piegare attentamente la curva a U in metallo per accorciare o allungare le aste di comando alla lunghezza desiderata:

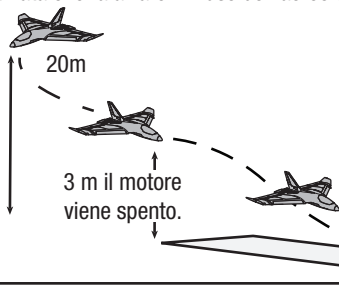
Direzione di deriva	Tasto per correggere
	
	
	
	

IMPORTANTE. Apportare le modifiche a tutti i trim in modalità Esperto.



Atterraggio

1. Ridurre la potenza del motore a circa il 50% per rallentare.
2. Volare sottovento oltre il termine della pista.
3. Girare l'aereo controvento e allinearlo con il centro della pista.
4. Continuare a ridurre la potenza del motore e iniziare a scendere verso la pista, tenendo le ali a livello durante l'avvicinamento. Cercare di far sì che l'aereo si trovi a circa 3 metri (10 piedi) di quota quando oltrepassa la soglia della pista.
5. Mentre sorvola la soglia della pista, ridurre completamente il comando motore.
6. Quando l'aereo sta per toccare terra, tirare leggermente il comando dell'elevatore per ottenere una richiamata che fa alzare il muso dell'aereo e lo fa planare dolcemente.



AVVISO: in caso di impatto imminente, attivare il throttle hold o abbassare rapidamente il comando motore e il trim del motore. In caso contrario possono verificarsi danni più estesi alla cellula e anche all'ESC e al motore.

Vento 0-8 km/h

Dopo il volo

1. Abbassare completamente lo stick motore e non muovere lo stick della direzione. Attendere almeno 5 secondi.
2. Scollegare e togliere la batteria dall'aereo. Tenere le mani lontano dall'elica.
3. Spegner il trasmettitore.
4. Ricaricare completamente la batteria dell'aereo.
5. Quando la carica è terminata, staccare la batteria dal caricatore.

AVVISO: quando si termina di volare, non lasciare l'aereo al sole. Non riporre l'aereo in un posto caldo come un'auto esposta al sole, altrimenti si potrebbe danneggiare il materiale espanso di cui è fatto.

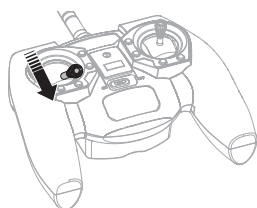
AVVISO: staccare sempre la batteria dall'aereo prima di spegnere il trasmettitore, altrimenti si potrebbe danneggiare qualcosa o subire delle lesioni.

Riparazioni

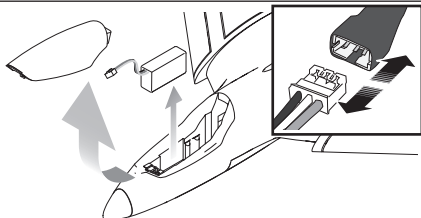
Riparare l'aeromodello usando nastro adesivo trasparente o colla CA (adesivo cianoacrilato). Se la riparazione non è possibile, consultare l'elenco dei ricambi per ordinarli con il rispettivo codice articolo.

Per un elenco di tutte le parti di ricambio e opzionali, consultare la lista alla fine di questo manuale.

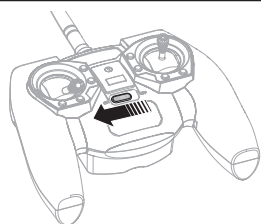
1



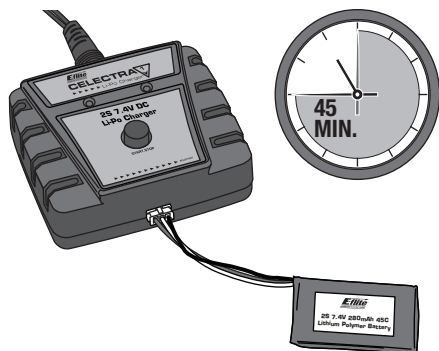
2



3



4

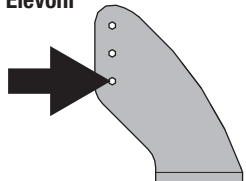


Impostazioni per le squadrette di controllo

L'immagine mostra le impostazioni di fabbrica per i collegamenti sulle squadrette di controllo.

ATTENZIONE: Il sistema di controllo del volo SAFE è stato sintonizzato per funzionare nella posizione delle squadrette di controllo come mostrato. Non regolare le squadrette di controllo o perdita di controllo e/o un incidente può verificarsi.

Elevoni



Manutenzione motore

Smontaggio

ATTENZIONE: NON maneggiare l'elica se la batteria è collegata al regolatore (ESC).
Rischio di lesioni.

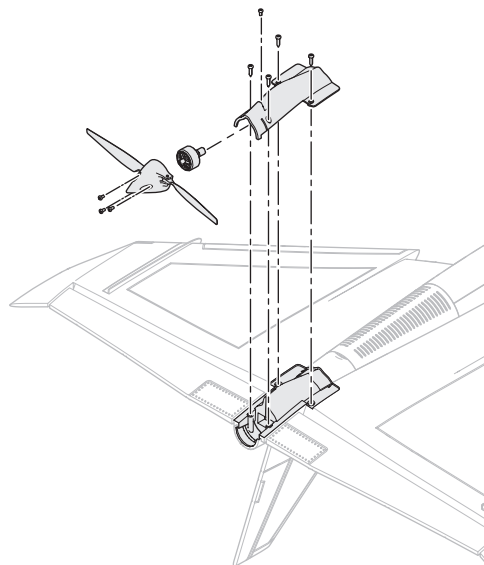
Scollegare la batteria.

1. Rimuovere le quattro viti dal fondo della cellula tenendo il carter del motore in sede.
2. Scollegare il connettore del filo motore dal connettore ricevitore/ESC.
3. Rimuovere le viti dal montante motore e rimuovere il motore.
4. Rimuovere le tre viti che tengono l'ogiva e l'unità di elica pieghevole sul motore.

Montaggio

Montare in ordine inverso.

- Assicurarsi che l'unità di elica pieghevole e il motore sia fissato nel montante motore.
- Collegare il connettore del filo motore al ricevitore/ESC.
- Assicurarsi che le viti che tengono il carter montante motore/unità montante motore siano fissate alla cellula.



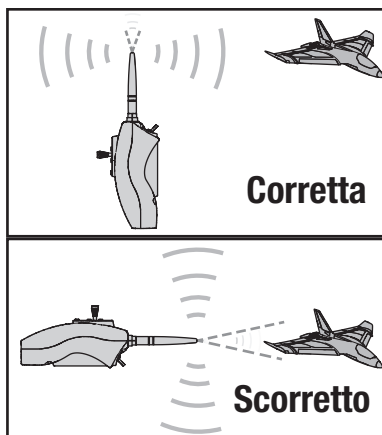
Portata trasmittente RTF

La trasmittente MLP6 inclusa nel pacchetto RTF è a bassa potenza e ha una portata limitata a circa 100 metri, a seconda delle condizioni.

Diversi sono i fattori che possono influenzare la portata:

- Puntare l'antenna della trasmittente direttamente verso il modello
- Pilotare il modello stando seduti e tenendo l'antenna a poca distanza dal suolo
- Pilotare il modello tenendo il corpo tra trasmettente e modello
- Volare a bassa quota, lontano o dietro oggetti
- Disturbi in radiofrequenza in aree congestionate dalla forte presenza di WiFi
- Utilizzare la trasmittente in prossimità di strutture metalliche
- Pioggia, foschia o nebbia

Per ottenere prestazioni ottimali dal radiocomando, pilotare l'aereo in spazi aperti e lontano da grandi strutture metalliche, stando in piedi ed evitando di puntare l'antenna della trasmittente direttamente verso il modello. Se il modello smette di rispondere ai comandi, sollevare la trasmittente sopra la testa con l'antenna puntata in verticale per ottimizzarne la posizione e invertire la rotta del modello una volta ripristinato il controllo.



ATTENZIONE: Non puntare l'antenna della trasmittente verso il modello. L'area direttamente davanti la punta dell'antenna è quella dove il segnale è più debole. Se l'antenna della trasmittente è puntata verso il modello, la portata risulterà notevolmente ridotta.

Guida alla risoluzione dei problemi (SAFE®) senza GPS

Problema	Possibile causa	Soluzione
Superfici di controllo non in posizione neutra quando i comandi della trasmittente sono in folle.	Le superfici di controllo possono non essere state centrate meccanicamente dalla fabbrica.	Centrare le superfici di controllo meccanicamente regolando le curve a U sui collegamenti di controllo.
	Il velivolo è stato spostato dopo che la batteria di bordo è stata collegata e prima che i sensori sia stati inizializzati.	Tenere il velivolo in verticale e immobile per 5 secondi dopo il collegamento della batteria.
	Il sistema SAFE può essere attivo e l'aereo non è livellato.	Funzionamento normale: rivedere la verifica della direzione dei comandi SAFE nel presente manuale per maggiori dettagli.
Il velivolo vola in modo scostante da un volo all'altro.	I trim sono stati spostati troppo lontano dalla posizione neutra.	Neutralizzare i trim e regolare meccanicamente i collegamenti per centrare le superfici di controllo.
I comandi oscillano durante il volo (il velivolo salta o si sposta in modo rapido).	L'elica è sbilanciata, causando una vibrazione eccessiva.	Rimuovere l'elica e ribilanciarla o sostituirla se danneggiata.
	Tre viti dell'ogiva che causano una vibrazione eccessiva.	Serrare le viti dell'ogiva.
	La vite del motore nel fondo dell'aeromodello può essere allentata.	Serrare la vite del motore.
Il velivolo non si collega alla trasmittente dopo che la batteria è collegata.	Il velivolo non è verticale e immobile dopo che la batteria è collegata.	Tenere il velivolo in verticale e immobile per 5 secondi dopo il collegamento della batteria.
	Il velivolo è stato acceso prima della trasmittente e prima che la modalità di connessione fosse inserita.	Accendere la trasmittente prima del velivolo, ad eccezione di quando si esegue il binding.

Guida alla risoluzione dei problemi

Problema	Possibile causa	Soluzione
L'aeromodello non risponde al comando della manetta ma agli altri comandi.	Lo stick del motore non abbassato e/o il trim motore non è centrato.	Azzerare i comandi con lo stick del motore sull'impostazione più bassa e il trim motore centrato.
	Canale della manetta invertito.	Invertire il canale della manetta sulla trasmittente.
	Il motore è scollegato dal ricevitore.	Aprire la fusoliera e assicurarsi che il connettore per il motore sia installato correttamente.
	Blocco manetta attivo.	Disattivare il blocco manetta.
Rumore o vibrazione dell'elica eccessivi.	Elica, albero elica o motore danneggiati.	Sostituire le parti danneggiate.

Guida alla risoluzione dei problemi

Problema	Possibile causa	Soluzione
Durata del volo ridotta o aeromodello depotenziato.	Batteria di bordo quasi scarica.	Ricaricare completamente la batteria di bordo.
	Elica montata al contrario.	Installare l'elica con i numeri rivolti in avanti.
	Batteria di bordo danneggiata.	Sostituire la batteria di bordo e seguire le relative istruzioni.
	Ambiente di volo troppo freddo.	Verificare che la batteria sia tiepida prima del volo.
La capacità della batteria è troppo bassa per le condizioni di volo.	La capacità della batteria è troppo bassa per le condizioni di volo.	Sostituire la batteria o utilizzarne una con capacità maggiore.
	Il velivolo non è verticale e immobile dopo che la batteria è collegata.	Tenere il velivolo in verticale e immobile dopo il collegamento della batteria.
	L'aeromodello è connesso con una memoria modello diversa (solo radio ModelMatch™).	Selezionare la memoria corretta sulla trasmittente e scollegare e ricollegare la batteria di bordo al velivolo.
	Batteria di volo/batteria trasmittente quasi scarica.	Sostituire/ricaricare le batterie.
Il velivolo non si collega alla trasmittente dopo che la batteria è collegata.	La trasmittente può non essere compatibile con la tecnologia DSMX/DSM2 Spektrum.	Usare una trasmittente DSMX/DSM2 Spektrum originale.
	Aeromodello o trasmittente sono troppo vicini a grossi oggetti metallici, a una sorgente wireless o a un altro trasmettitore.	Spostare aeromodello e trasmettitore in un'altra posizione e provare di nuovo il collegamento.
	Le superfici di controllo non si muovono.	Sostituire o riparare le parti danneggiate e regolare i comandi.
Le superfici di controllo non si muovono.	Superficie di controllo, squadretta di controllo, leveraggio o servo danneggiati.	Sostituire o riparare le parti danneggiate e regolare i comandi.
	Fili elettrici danneggiati o connessioni allentate.	Controllare fili e connessioni, collegare o sostituire in base alla necessità.
	Batteria di volo quasi scarica.	Ricaricare completamente la batteria di bordo.
Controlli invertiti	Il collegamento di controllo non si muove liberamente.	Verificare che il collegamento di controllo si muova liberamente.
	Le impostazioni della trasmittente sono invertite.	Eseguire la verifica della direzione dei comandi e regolare i comandi sulla trasmittente in modo corretto.
Il motore perde potenza.	Danni al motore o ai componenti dell'alimentazione.	Eseguire un controllo del motore e dei componenti di alimentazione per rilevare eventuali danni (sostituire se necessario).
La potenza del motore va a scatti e perde potenza.	La batteria è scarica sul punto del ricevitore/spegnimento per bassa tensione (LVC) dell'ESC.	Ricaricare la batteria di bordo o sostituire la batteria se non più funzionante in modo ottimale.
Il servo si blocca alla corsa massima.	Il valore di regolazione della corsa è impostato al 100% sul sovrazionamento del servo.	Impostare la regolazione corsa pari o inferiore a 100% e/o impostare i subtrim a zero e regolare i collegamenti meccanicamente.
Il radiocomando del modello soffre di corta portata	Uso intensivo di WiFi nelle vicinanze, presenza di grandi strutture metalliche, cemento armato, ambiente non adatto per le radiofrequenze	Scegliere una località alternativa dove volare
	Antenna della trasmittente puntata verso il modello in volo	Non puntare la trasmittente verso il modello in volo
	Pilotaggio stando seduti a terra con l'antenna a poca distanza dal suolo	Evitare che l'antenna della trasmittente si trovi in prossimità del suolo durante il volo
	Posizionamento inadeguato dell'antenna ricevente	L'antenna va posizionata quanto più lontano da oggetti metallici e non deve essere piegata o arrotolata
	Antenna del ricevitore danneggiata	Sostituire il ricevitore

Aggiornamento opzionale GPS

SAFE+ Dalla confezione all'aria - Aggiungere il modulo GPS SAFE+

Il ricevitore del Delta Ray One include la tecnologia SAFE pronta all'uso.

Il velivolo Delta Ray One è aggiornabile con l'aggiunta del modulo GPS opzionale HBZ5458 (non incluso) che abilita le funzioni avanzate SAFE+. Con SAFE+, il velivolo può volare autonomamente un circuito di attesa, tornare all'inizio e atterrare in autonomia, ed evitare che il modello voli troppo lontano dal pilota.

IMPORTANTE. Leggere le informazioni nel presente manuale che riguardano gli aggiornamenti opzionali GPS SAFE+ e apprendere l'uso delle modalità circuito di attesa e Atterraggio automatico prima di volare con il GPS. Le funzioni SAFE+ sono disponibili solo con il modulo SAFE+ installato e adeguatamente calibrato.

Seguire i passaggi qui indicati per aggiungere le funzioni SAFE+ al tuo velivolo.

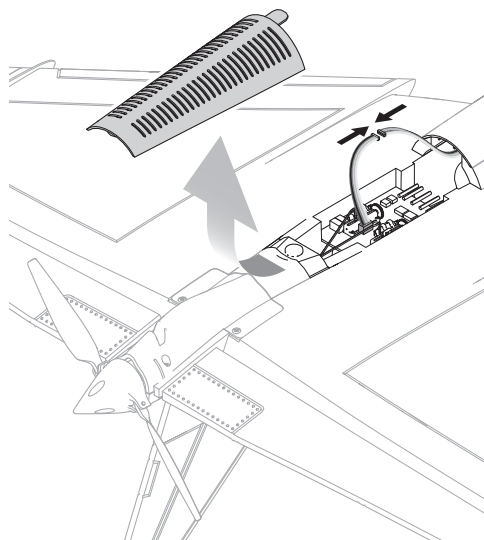
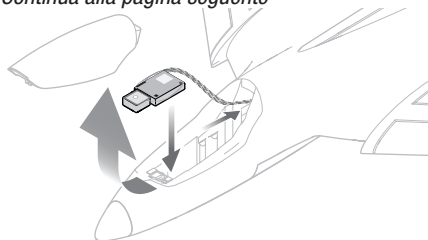
✓	
	1. Caricare la batteria di bordo.
	2. Configurare la trasmittente (solo BNF).
	3. Installare il modulo GPS.*
	4. Trovare un'area sicura all'aperto.
	5. Accendere il modello all'aria aperta e realizzare la calibrazione della bussola.
	6. Scollegare la batteria dopo aver completato la calibrazione della bussola.
	7. Accendere il modello e consentire che acquisisca l'aggancio al segnale GPS. Gli elevatori si sposteranno verso l'alto e il basso come elevatori fino a quando l'aggancio al segnale GPS viene acquisito, e quindi ricentrare.
	8. Impostare la posizione iniziale Home (e la posizione del campo di volo per la modalità campo di volo).

✓	
	9. Posizionare l'aeromodello nella modalità Esperto (posizione interruttore modalità 2) per la verifica della direzione dei comandi. Posizionare il velivolo a terra rivolto dalla parte opposta al pilota.
	10. Eseguire una verifica della direzione dei comandi.
	11. Posizionare l'aeromodello nella modalità Principiante (posizione interruttore modalità 0) e far ruotare la manetta per attivare il SAFE.
	12. Eseguire una verifica della direzione dei comandi SAFE.
	13. Pianificare il volo in base alle condizioni del campo.
	14. Impostare un timer di volo di 6 minuti.
	15. Buon divertimento!

INSTALLAZIONE MODULO GPS:

1. Verificare che la batteria non sia collegata o installata nel velivolo.
2. Alimentare il cavo dal modulo GPS nel retro della cavità della batteria, verso il centro del velivolo.
3. Far scattare il modello sopra, aprire la copertura magnetica, e tirare il connettore attraverso l'elettronica centrale.
4. Collegare il cavo dal modulo GPS con il cavo GPS dal ricevitore principale/circuito stampato del servo. Evitare che i cavi interferiscano con gli ingranaggi del servo.

Continua alla pagina seguente

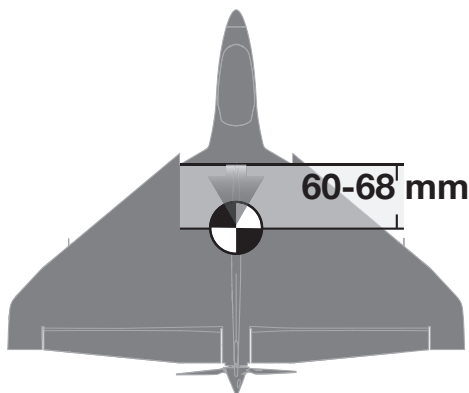


*L'orientamento GPS è fondamentale, fare riferimento alle istruzioni di installazione del modulo GPS per i dettagli.

Aggiornamento opzionale GPS

INSTALLAZIONE MODULO GPS: (continua)

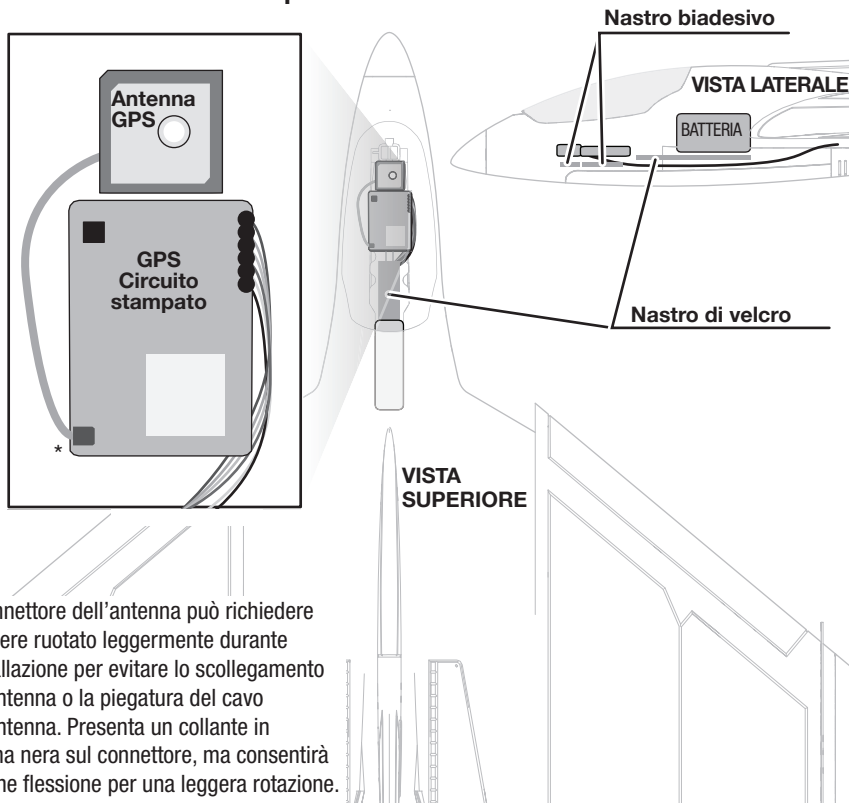
5. Rimuovere il pezzo di nastro di velcro applicato sul fondo del vano batteria dalla fabbrica.
6. Applicare un pezzo di nastro biadesivo sul fondo del circuito stampato GPS e dell'antenna GPS.
7. Montare il circuito stampato e l'antenna nel muso del velivolo, come mostrato di seguito.
8. Posizionare i cavi nel canale nel fondo del vano batteria, e applicare il pezzo fornito di nastro in velcro con retro adesivo sul canale per tenerli in sede.
9. Con il GPS nel velivolo, installare nuovamente la batteria per il volo, come indicato.
10. Verificare che il baricentro sia nella posizione corretta 60-68 mm dietro dall'interruzione del bordo di attacco, prima del volo.



IMPORTANTE. L'antenna GPS deve essere installata piatta nella fusoliera rivolta verso l'alto, come sotto mostrato.

IMPORTANTE. Non piegare né tagliare il cavo dell'antenna GPS. I fili dell'antenna sono fili coassiali, tagli e piegature ne degradano le prestazioni.*

GPS e posizionamento batteria



*Il connettore dell'antenna può richiedere di essere ruotato leggermente durante l'installazione per evitare lo scollegamento dell'antenna o la piegatura del cavo dell'antenna. Presenta un collante in gomma nera sul connettore, ma consentirà qualche flessione per una leggera rotazione.

Aggiornamento opzionale GPS

Calibrazione della bussola

La calibrazione della bussola è necessaria dopo l'installazione del modulo GPS, prima del volo. Il velivolo inserirà automaticamente la calibrazione della bussola alla prima accensione dopo che il modulo GPS è stato installato, dopo la connessione.

IMPORTANTE. Il velivolo deve essere esterno e richiede di acquisire un aggancio al segnale GPS al fine di iniziare la calibrazione della bussola. Il velivolo non entrerà in modalità di calibrazione della bussola fino a quando l'aggancio al segnale GPS è determinato.

Calibrare la bussola prima di effettuare il primo volo o per correggere la prua durante l'atterraggio automatico se l'aereo si sposta in maniera significativa dalla prua impostata al momento del decollo.

1. Rimuovere l'elica, se installata, o attivare il blocco manetta.
2. Con i trim della trasmittente centrati, e a velocità elevate, accendere la trasmittente tenendo gli stick come indicato.

3. Accendere il ricevitore e appoggiare l'aereo a terra. L'aeromodello segnalerà la ricerca di satelliti da parte del GPS azionando su e giù l'elevatore.

4. Una volta trovati i satelliti, l'aeromodello segnalerà di avere attivato la modalità di calibrazione della bussola. Gli elevoni ruoteranno lentamente a destra e sinistra, e i LED rosso e verde sul controller di volo lampeggerà alternatamente.

Una volta entrato in modalità di calibrazione, il comando motore non è attivo ed è possibile rilasciare gli stick della trasmittente. Lasciare accesa la trasmittente.

5. In modalità di calibrazione, far scattare il muso del velivolo due volte sulla coda come mostrato nello schema al passaggio 5.

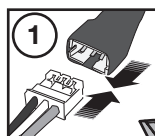
6. Ruotare il velivolo di 90 gradi e far rollare il velivolo due volte, come mostrato nello schema al passaggio 6.

7. Spegnere la trasmittente.

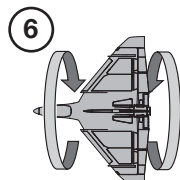
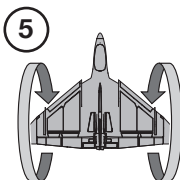
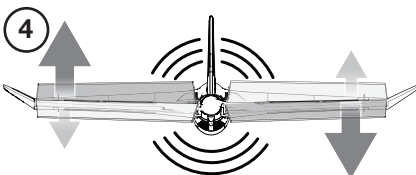
8. Attendere 3 secondi e scollegare la batteria di bordo.



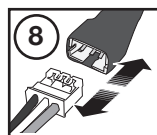
ATTENZIONE: tenere il modello lontano da fonti magnetiche come telecamere, supporti per telecamera, altoparlanti, ecc. Queste potrebbero interferire con il sistema GPS e causare la perdita di controllo dell'aereo.



Calibrazione della bussola ACCESA

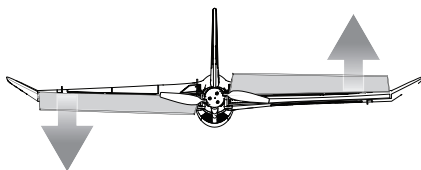


2 rotazioni complete 2 rotazioni complete



Errore bussola

Se in un momento qualsiasi non è presente risposta dalla manetta dopo l'accensione e gli alettoni sono piegati completamente a destra, il velivolo indica un errore della bussola. Scollegare la batteria di bordo e realizzare la procedura di calibrazione della bussola.



Aggiornamento opzionale GPS

Modalità di volo

Le modalità Principiante, Intermedia ed Esperto funzionano ancora con il SAFE+ come era con il SAFE. Con il sistema SAFE+, anche le modalità il Circuito di attesa (HO) e Atterraggio automatico (AL) possono essere usate.

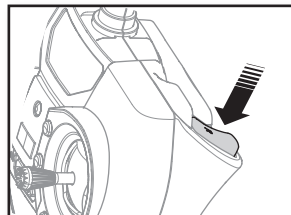
Attivazione circuito di attesa e Atterraggio automatico:

Circuito di attesa: Premere e rilasciare l'attivazione HP/AL. Premere e rilasciare nuovamente l'attivazione HP/AL per uscire.

Atterraggio automatico: Premere e tenere l'attivazione HP/AL per 4 secondi. Premere e rilasciare nuovamente l'attivazione HP/AL per uscire dall'Atterraggio automatico.

Modificare la modalità di volo farà uscire il Circuito di attesa o l'Atterraggio automatico e ripristinerà il controllo manuale nella modalità di volo selezionata.

Il pulsante "I" è usato per tali funzioni su modelli BNF quando si usa la configurazione consigliata della trasmittente.



Far volare il Delta Ray One con SAFE+

- La tecnologia SAFE+ Plus (Sensor Assisted Flight Envelope) è concepita come assistenza di volo, non come pilota automatico. Il pilota deve far volare il velivolo sempre.
- Avviare in modalità Principiante (posizione interruttore modalità di volo 0). Man mano che si acquisisce confidenza con l'aeromodello, modificare le modalità per far progredire le abilità di volo.
- Far volare il velivolo all'esterno con venti non superiori a 16 km/h.
- Lanciare sempre l'aereo direttamente controvento, se possibile.
- Per il volo in ambiente chiuso, spegnere il GPS per far volare il velivolo all'interno di edifici come per esempio in una grande palestra.
- Quando si vola in modalità Atterraggio automatico, il percorso di volo del velivolo può essere regolato con i comandi della trasmittente, rilasciare i comandi per lasciare che il sistema GPS ripristini il comando.
- Il Delta Ray One con la tecnologia SAFE+ aggiunta non ha una tecnologia per evitare gli ostacoli; è necessario essere pronti a guidare il velivolo se punta verso un albero o altro oggetto.

GPS di bordo SPENTO

GPS Il GPS può essere spento durante il volo in qualsiasi momento premendo e tenendo l'attivazione mentre si seleziona l'interruttore di modalità di volo avanti e indietro tre cicli completi. Questo disattiverà tutte le funzioni GPS (Recinto virtuale, Circuito di attesa e Atterraggio automatico) e consentirà al pilota di controllare manualmente il velivolo.

- Se durante il volo il segnale GPS viene perso o se il GPS è installato all'indietro il velivolo muove l'ala destra, quindi la sinistra, quindi beccheggia verso l'alto e verso il basso e infine il motore funziona a scatti come quando la batteria è scarica.
- Se il GPS viene spento durante volo manualmente si nota lo stesso movimento e beccheggia senza scatti del motore.

IMPORTANTE. Se si prova una perdita del segnale GPS, realizzare una calibrazione della bussola prima del volo successivo.



Aggiornamento opzionale GPS

Modalità Recinto virtuale (Virtual Fence) e GPS



ATTENZIONE: tenere il modello lontano da fonti magnetiche come telecamere, supporti per telecamera, altoparlanti, ecc. Queste potrebbero interferire con il sistema GPS e causare la perdita di controllo dell'aereo.

Il sistema di aggiornamento del SAFE+ utilizza il GPS per stabilire una posizione "Home" e un recinto virtuale, per mantenersi entro una certa distanza dalla posizione Home. Durante il volo, se si avvicina al confine del recinto virtuale, l'aereo invertirà automaticamente la rotta per tornare indietro verso la posizione Home. Una volta tornato all'interno del recinto, l'aereo "agiterà" le ali per indicare che il pilota ha di nuovo il pieno controllo del modello.

La funzione Recinto virtuale è attiva in tutte le modalità di volo SAFE+ a condizione che il GPS sia attivato.

La modalità Recinto virtuale presenta 4 varianti, che è possibile selezionare dalla trasmittente durante l'inizializzazione del sistema GPS dell'aereo e/o prima che sia impostata una posizione iniziale Home.

Applicare e tenere le posizioni dello stick della trasmittente adeguato quando il velivolo attende un aggancio al segnale GPS, o in qualsiasi momento dopo che il segnale GPS sia acquisito e prima che il punto iniziale sia impostato al fine di impostare la Modalità Recinto virtuale.

Quando si seleziona una modalità Recinto virtuale, questa viene mantenuta finché non ne verrà selezionata un'altra. Non è necessario scegliere una modalità Recinto virtuale ad ogni accensione dell'aeromodello.

IMPORTANTE. La trasmittente deve essere impostata su Alettone ed Elevatore ad alta velocità (100%) al fine di attivare la sezione del recinto virtuale.

Recinto virtuale disattivo (off): disattiva la funzione Recinto virtuale. Atterraggio automatico e Circuito di attesa sono ancora disponibili quando il recinto virtuale è spento (con modulo opzionale GPS installato).

Modalità Recinto virtuale	Posizione dello stick della trasmittente
Recinto virtuale OFF <ul style="list-style-type: none"> • Manetta al minimo • Alettone completamente a destra • Elevatore completamente su • Indicatore LED: il LED verde lampeggia lentamente 	
Modalità Recinto virtuale circonferenza, Piccolo (Impostazione predefinita) <ul style="list-style-type: none"> • Manetta al minimo • Alettone completamente a sinistra • Elevatore completamente su • Indicatore LED: il LED verde lampeggia, il LED rosso lampeggia una volta 	
Modalità Recinto virtuale circonferenza, Grande <ul style="list-style-type: none"> • Manetta al minimo • Alettone completamente a sinistra • Elevatore completamente giù • Indicatore LED: il LED verde lampeggia, il LED rosso lampeggia due volte 	
Modalità Recinto virtuale del campo d'aviazione <ul style="list-style-type: none"> • Manetta al minimo • Alettone completamente a destra • Elevatore completamente giù • Indicatore LED: il LED verde lampeggia lentamente, il LED rosso lampeggia tre volte 	

I LED sono posizionati sotto allo sportello magnetico sul controller di volo.

* Se si usa il Delta Ray One con la trasmittente RTF MLP6 e il modulo GPS opzionale, utilizzare solo l'opzione recinto virtuale circolare piccolo.

Aggiornamento opzionale GPS

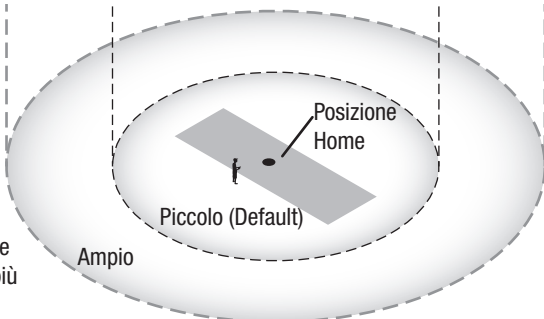
Modalità recinto virtuale (Virtual Fence) e GPS

Recinto virtuale circolare, piccolo (default): imposta un recinto virtuale circolare con un raggio di circa 85 m intorno alla posizione Home.

Recinto virtuale circolare, ampio: imposta un recinto virtuale circolare con un raggio di circa 150 m

Recinto virtuale circolare

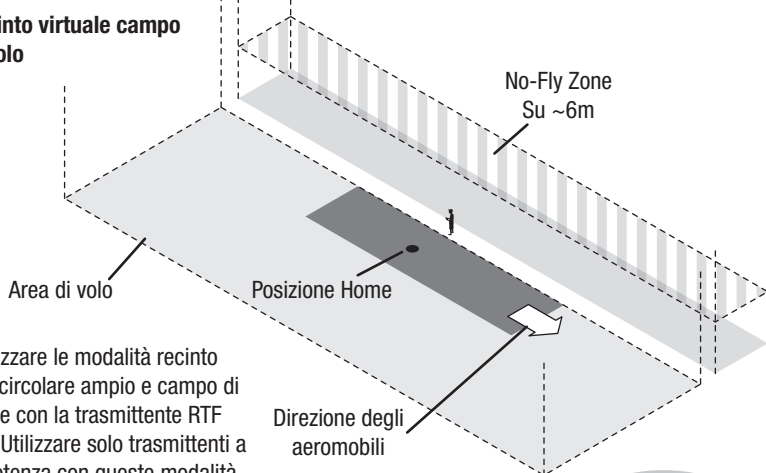
Il piccolo cerchio serve a mantenere l'aereo più vicino finché non ti senti a tuo agio con il volo. Una volta familiarizzato con il volo, il cerchio più ampio ti consentirà di andare più lontano, ma l'aereo sembrerà più piccolo e l'orientamento potrebbe essere più difficile all'inizio.



intorno alla posizione Home.

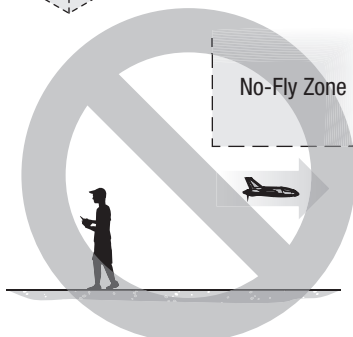
Recinto virtuale campo di volo: imposta un recinto virtuale che delimita un'area di circa 200 m di lunghezza x 100 m di larghezza e stabilisce una "no fly zone" circa 4 metri all'interno della linea centrale della rotta impostata, per impedire all'aereo di volare alle spalle del pilota o sopra un'area recintata.

Recinto virtuale campo di volo



Non utilizzare le modalità recinto virtuale circolare ampio e campo di aviazione con la trasmittente RTF MLP6A. Utilizzare solo trasmettenti a piena potenza con queste modalità.

AVVERTENZA: Non tentare mai di volare sotto la zona di non-fly. Il fondo della zona di non-fly è sollevato solo per consentire il rullaggio dell'aereo nella zona di partenza dell'aerodromo. A causa delle deviazioni nel sensore barometrico, il tentativo di volare in questa zona può causare l'aereo a volare bruscamente alla posizione home, durante il quale il pilota non avrà alcun controllo sull'aereo finché l'aereo non raggiunge la posizione home. Il pilota non avrà alcun mezzo per evitare qualsiasi ostacolo tra la zona di non-fly e la posizione home.



Aggiornamento opzionale GPS

Modalità Circuito di attesa (HP)

Se in qualsiasi momento l'aereo appare troppo lontano, premere e rilasciare il pulsante HP/AL (bind) sulla trasmittente.

Il modello si porterà a una quota di circa 36 metri e inizierà a volare in circolo sopra la posizione di partenza (Home).

Se la modalità Recinto virtuale campo di volo è attiva, l'aereo volerà a una quota di circa 36 metri in circolo, a 30 metri di distanza dalla posizione di partenza (Home).

Quando l'aereo è in HP, vola in modo completamente autonomo. Gli stick della trasmittente non hanno alcun effetto sui comandi.

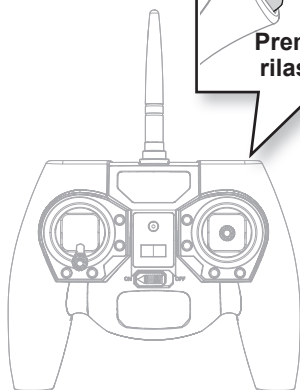
AVVISO: per precauzione, la modalità Circuito di attesa non funziona se l'aereo si trova a una quota inferiore a 6 metri.

Per disattivare la modalità HP e riprendere il controllo, premere e rilasciare di nuovo il pulsante HP/AL o cambiare modalità di volo.

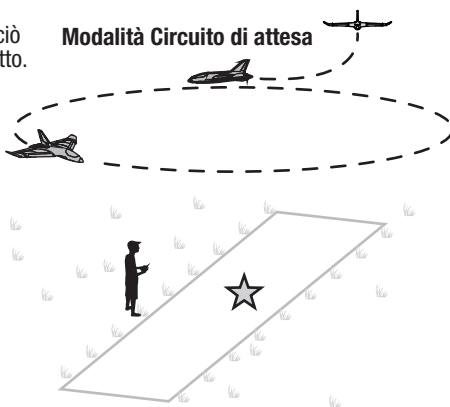
IMPORTANTE: quando la funzione HP viene attivata, l'aereo dovrebbe rispondere subito al comando. Se ciò non avviene, il segnale GPS potrebbe essersi interrotto. In questo caso, l'aeromodello dovrà essere pilotato manualmente alla posizione Home.



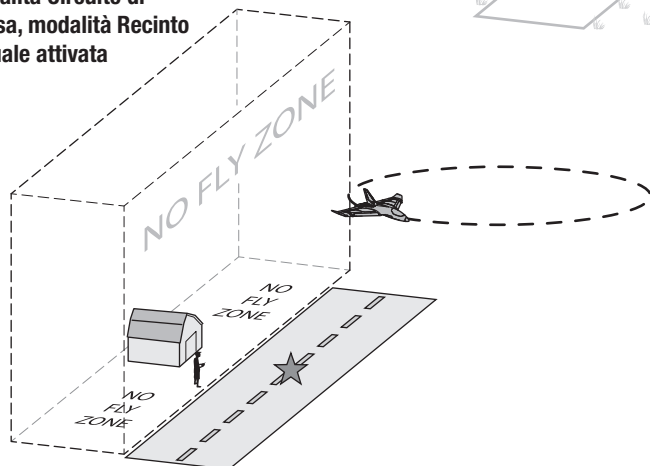
Premere e rilasciare



Modalità Circuito di attesa



Modalità Circuito di attesa, modalità Recinto virtuale attivata



Aggiornamento opzionale GPS

AutoLand (AL)

Quando si è pronti per atterrare o il timer lo segnala, tenere premuto il tasto HP/AL sulla trasmettente per 4 secondi.

L'aereo risponde immediatamente e inizia un avvicinamento contro vento per tornare al punto di partenza in cui è stato inizializzato. L'aereo atterrerà contro vento vicino al punto di partenza fino all'arresto completo.

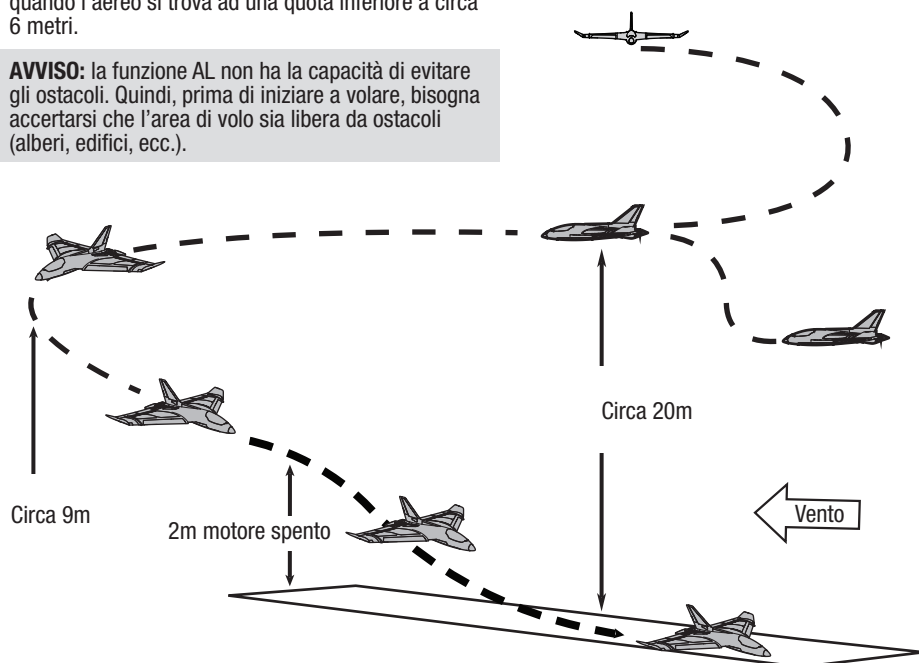
Quando l'Atterraggio automatico è attivato, è ancora possibile controllare il velivolo per evitare ostacoli come alberi o pali. Il velivolo consente di apportare delle correzioni se si applicano i comandi di alettone o elevatore, e tornare momentaneamente al controllo della manetta allo stick del motore mentre i comandi di alettone o alettone vengono usati. Una volta evitato l'ostacolo basta lasciare gli stick di comando e la funzione di Atterraggio automatico riprenderà il controllo e ripristinerà l'atterraggio.

In qualsiasi momento è possibile abbandonare un atterraggio premendo e rilasciando il pulsante HP/AL o modificando la modalità di volo.

Se si desidera decollare nuovamente dopo l'atterraggio tirare la manetta in posizione bassa e quindi premere il pulsante rosso HP/AL nuovamente per disattivare l'Atterraggio Automatico o modificare le modalità di volo.

IMPORTANTE: La funzione AL non si può attivare quando l'aereo si trova ad una quota inferiore a circa 6 metri.

AVVISO: la funzione AL non ha la capacità di evitare gli ostacoli. Quindi, prima di iniziare a volare, bisogna accertarsi che l'area di volo sia libera da ostacoli (alberi, edifici, ecc.).



Aggiornamento opzionale GPS

Accensione con GPS

Inizializzazione GPS e impostazione della posizione Home

ATTENZIONE: tenere il modello lontano da fonti magnetiche come telecamere, supporti per telecamera, altoparlanti, ecc. Queste potrebbero interferire con il sistema GPS e causare la perdita di controllo dell'aereo.

1. Accendere la trasmittente.
2. Inserire una batteria di bordo completamente carica seguendo le istruzioni fornite nella sezione *Installare la batteria di bordo*. Se non è stato completato il processo di binding, connettere il velivolo e la trasmittente ora.
3. Una volta stabilito il contatto, l'elevatore si sposterà lentamente su e giù per indicare che l'aeromodello sta cercando un aggancio GPS.

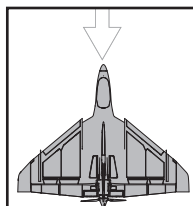
- Se si desidera modificare la modalità Recinto virtuale, impostare i comandi stick della trasmittente come descritto nella sezione *Modalità Recinto virtuale (Virtual Fence) e GPS* mentre l'aereo cerca il segnale GPS. Il recinto può essere modificato in qualsiasi momento prima che il punto iniziale sia impostato.
- Mano a mano che i satelliti vengono localizzati, il movimento dell'elevatore diventerà più rapido,
- dopodiché si sposterà velocemente per poi fermarsi in posizione centrale a indicare che l'aggancio GPS è avvenuto.

IMPORTANTE. Le superfici di controllo risponderanno una volta che il GPS ha acquisito un aggancio, tuttavia la manetta non è attiva e non si attiverà fino a quando la posizione iniziale Home viene impostata.

4. Posizionare il velivolo a terra sulla posizione iniziale desiderata, e puntato nel vento per impostare la direzione di atterraggio. Premere e mantenere premuto il pulsante HP/AL (connessione) fino a quando gli elevoni si spostano per impostare la posizione Home.
 - Se la modalità Recinto virtuale è impostata su una delle varianti circolari o è disattivata, gli elevoni si muoveranno e la manetta ora funzionerà, indicando che l'aeromodello è pronto per decollare.
 - Se è attiva la modalità Recinto virtuale campo di aviazione, gli elevoni si sposteranno a sinistra e a destra. Dopo l'impostazione della posizione iniziale è necessario indicare la posizione del campo di aviazione rispetto al punto Home. Il comando motore non sarà attivo finché non verrà impostata la direzione del campo di aviazione. Impostare la direzione del campo di aviazione muovendo lo stick dell'alettone a sinistra o a destra nella direzione dell'area di aviazione.
 - Se il campo di aviazione si trova oltre l'ala destra dell'aeromodello quando è fermo in posizione Home, premere lo stick dell'alettone verso destra sul fermo e rilasciare (come mostrato nell'esempio che segue).
 - Se il campo di aviazione si trova oltre l'ala sinistra dell'aeromodello quando è fermo in posizione Home, premere lo stick dell'alettone verso sinistra all'arresto e rilasciare.

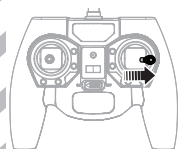
Dopo avere impostato la posizione Home e la posizione di volo, le superfici di controllo si agiteranno e il motore si armerà, indicando che l'aereo è pronto per decollare.

ATTENZIONE: Se il velivolo è in modalità Campo di aviazione, la linea che definisce la zona di non volo sarà allineata con la linea centrale del velivolo. Assicurarsi che il velivolo punti direttamente verso la pista in una direzione o nell'altra per impostare correttamente la modalità Campo di aviazione. Se il velivolo non è allineata con la pista, la zona di non volo non sarà impostata nella posizione corretta.



Posizionare il modello a terra puntato nel vento per impostazione la posizione iniziale

Modalità Recinto virtuale del campo d'aviazione:
Impostare la posizione iniziale e la prua del velivolo



Area di volo

Posizione Home

Direzione di volo

Zona di non volo

In questo esempio l'alettone destro sarebbe applicato per impostare il lato di campo di aviazione.

Aggiornamento opzionale GPS

Disattivazione del GPS

Il sistema GPS non sarà in grado di determinare un aggancio al segnale GPS se attivato quando usato in ambiente chiuso. Il GPS richiederà di essere spento prima che il funzionamento in ambiente chiuso possa avvenire. Il velivolo non sarà reattivo nei confronti dei comandi della trasmittente mentre si cerca un segnale GPS.

Spegnimento del GPS

1. Connettere il velivolo e la trasmittente.
 2. Accendere la trasmittente con manetta e trim motore completamente abbassati.
 3. Accendere il velivolo, il motore emette tre toni e poi, gli elevatori si spostano lentamente verso l'alto e il basso, indicando che il velivolo cerca un aggancio al segnale GPS.
 4. Premere e tenere premuto il pulsante I e selezionare l'interruttore di modalità di volo indietro e avanti attraverso tre cicli completi per disattivare il GPS.
- Se il modulo GPS è collegato, questo processo deve essere completato ogni volta che il velivolo viene acceso al fine di utilizzare il modello senza un segnale GPS.
 - Se durante il volo il segnale GPS viene perso o se il GPS è installato all'indietro il velivolo muove l'ala destra, quindi la sinistra, quindi beccheggia verso l'alto e verso il basso e infine il motore funziona a scatti come quando la batteria è scarica.
 - Se il GPS viene spento durante volo manualmente si nota lo stesso movimento e beccheggio senza scatti del motore.
 - Il GPS non può essere riattivato. L'unico modo per riavviare il GPS è alimentare il ciclo dell'aeromodello. Se si desidera volare senza il GPS è necessario disattivarlo prima di ogni volo o scollegarlo.



Aggiornamento opzionale GPS

Guida alla risoluzione dei problemi (SAFE® Plus)

Problema	Possibile causa	Soluzione
L'aeromodello non risponde al comando della manetta, ma gli altri comandi rispondono.	L'Atterraggio automatico non è stato disattivato dopo l'atterraggio.	Disattivare l'Atterraggio automatico premendo il pulsante AL/HP o modificando le modalità di volo e abbassare la manetta.
	La posizione iniziale non è stata impostata.	Impostare la posizione iniziale.
	La direzione di recinto del campo di aviazione non è stata impostata.	Usare il comando dell'alettone per impostare la posizione del recinto.
Gli alettoni vanno verso l'alto il velivolo non si conetterà alla trasmittente (durante il binding).	La trasmittente è troppo vicina all'aeromodello durante la procedura di binding.	Spegnere la trasmittente, spostare la trasmittente a una distanza maggiore dal velivolo, scollegare e ricollegare la batteria di bordo al velivolo e seguire le istruzioni di connessione.
	Interruttore o pulsante di binding non premuto sufficientemente a lungo durante la procedura di binding.	Spegnere la trasmittente e ripetere la procedura di binding.
	Aeromodello o trasmittente sono troppo vicini a grossi oggetti metallici, a una sorgente wireless o a un altro trasmettitore.	Spostare aeromodello e trasmettitore in un'altra posizione e riprovare il binding.
	Il velivolo non è stato posizionato in verticale.	Posizionare il velivolo in verticale dopo l'accensione.
Gli alettoni vanno verso l'alto e il velivolo non risponderà alla trasmittente (dopo il binding).	Attesa inferiore a 90 secondi tra la prima accensione della trasmittente e la connessione della batteria di volo al velivolo.	Lasciando accesa la trasmittente, scollegare e ricollegare la batteria di bordo al velivolo.
	Il velivolo non è stato posizionato in verticale, livellato o immobile.	Lasciando accesa la trasmittente, scollegare e ricollegare la batteria di bordo al velivolo assicurando che il velivolo sia in verticale, livellato e immobile.
	Il velivolo non può acquisire un segnale GPS.	Spegnere il GPS. Spostare a una posizione all'aperto lontano da metallo o calcestruzzo e tentare nuovamente.
	Aux1 (CH 6) invertito	Invertire Aux1
Il velivolo non entrerà nella calibrazione della bussola.	Il velivolo non può acquisire un segnale GPS.	Spostare a una posizione all'aperto lontano da metallo o calcestruzzo e tentare nuovamente.
Il motore non risponde dopo l'atterraggio.	La protezione da sovrattensione (OCP) arresta il motore quando la manetta della trasmittente è impostata alta e l'elica non può ruotare.	Abbassare completamente la manetta e il trim motore per armare l'ESC.
	L'Atterraggio automatico non è stato disattivato.	Premere e rilasciare il pulsante HP/AL per disattivare la funzione di Atterraggio automatico.
Il motore funziona a scatti ma la batteria è completamente carica, nessuno scatto del motore LVC.	Segnale GPS perduto.	Spegnere le funzioni del GPS. Cercare di volare in un luogo diverso.

IMPORTANTE. Se il modulo opzionale GPS è installato, spegnere la funzione GPS prima di eseguire una prova della portata.

L'aeromodello Delta Ray One non è compatibile con le trasmittenti DX4e o DX5e o con la versione originale della trasmittente MLP6DSM quando si usano le funzioni GPS.

Aggiornamento opzionale FPV

Videocamera FPV con OSD

AVVISO: consultare le leggi e le normative locali prima di azionare gli strumenti FPV (visione in prima persona). In alcune aree le operazioni in FPV potrebbero essere limitate o proibite. È responsabilità dell'utente finale utilizzare il prodotto secondo legge e in maniera responsabile.

La videocamera FPV opzionale si caratterizza per una trasmittente video da 25 mw integrata e un sistema di visualizzazione su schermo (OSD). L'OSD fornisce al pilota informazioni utili sullo schermo video. Indica la modalità di volo, il tempo in volo e la tensione. La visualizzazione OSD mette a disposizione anche un indicativo di chiamata. È consigliato per visualizzare il proprio indicativo di chiamata HAM per ottemperare alle normative dei radioamatori.

Installare la videocamera opzionale FPV BLH8852 sul Delta Ray One richiede la parte opzionale EFL9511 per collegare la videocamera al velivolo. Rimuovere lo sportello magnetico sul fondo del velivolo e vedere lo schema per i dettagli di dove collegare il cavo della videocamera FPV.

Montare la videocamera al velivolo con nastro biadesivo.

Menu OSD

La visualizzazione OSD dispone di un sistema di menu che presenta opzioni in cui il pilota può effettuare modifiche. La frequenza della trasmittente video è impostata direttamente dal menu OSD.

1. Per inserire il menu il modello deve essere acceso, collegato alla trasmittente e abilitare il blocco della manetta. Per la trasmittente RTF abbassare completamente il trim motore.
2. Per accedere al menu far scattare indietro e avanti due volte l'interruttore della modalità di volo.
3. Per esplorare il menu, utilizzare lo stick dell'elevatore per spostarsi verso l'alto o verso il basso nel menu e lo stick dell'allettone per spostarsi da un lato all'altro del menu.

Frequenze disponibili, Unione Europea (mHz)

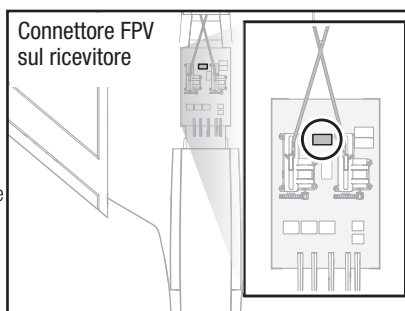
Banda	CH 1	CH 2	CH 3	CH 4	CH 5	CH 6	CH 7	CH 8
Banda A	5865	5845	5825	5805	5785	5765	5745	5745
Banda B	5733	5752	5771	5790	5809	5828	5847	5866
FS/IRC	5740	5760	5780	5800	5820	5840	5860	5860
RaceBand	5732	5732	5732	5769	5806	5843	5843	5843

Modalità di volo

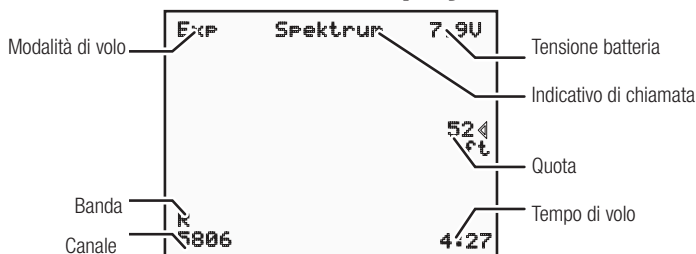
Quando si accende il velivolo per il volo, il sistema OSD visualizzerà lo stato armato nell'angolo in alto a sinistra.

Quando l'aeromodello dispone di una connessione stabile al controller del radiocomando, il sistema OSD visualizza la scritta DISARMED (Disarmato)

Dopo avere armato il velivolo, il sistema OSD visualizzerà la modalità di volo nell'angolo in alto a sinistra.



On Screen Display



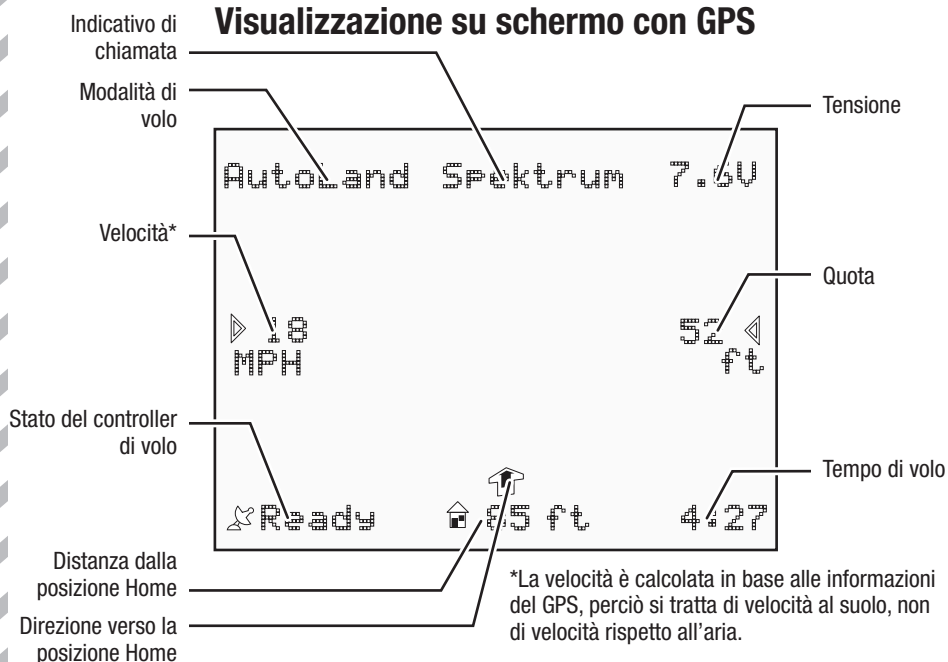
Aggiornamento opzionale FPV

Funzioni FPV con modulo GPS installato

Quando la videocamera FPV e il modulo GPS sono collegati, il sistema OSD sfrutta i dati GPS disponibili sull'aeromodello per far pervenire al pilota informazioni utili sullo schermo video. Il GPS aggiunge Velocità e altitudine, lo stato del GPS, distanza all'inizio e una freccia che punta all'inizio.

L'OSD può essere di aiuto durante la configurazione del pre-volo perché visualizzerà lo stato del GPS, mostrando al pilota quando il modello ha un aggancio al segnale GPS sufficiente ed è pronto al volo.

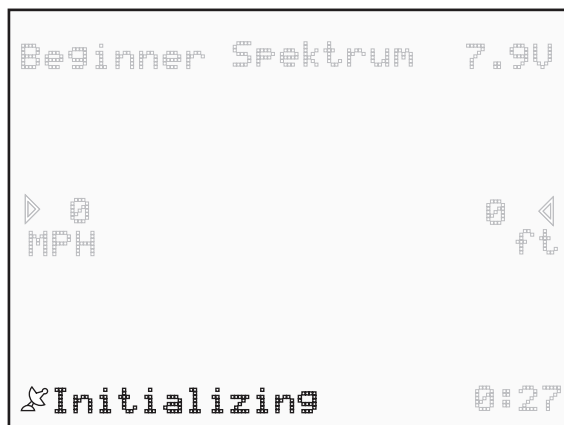
Visualizzazione su schermo con GPS



Stato del controller di volo

Quando si accende l'aeromodello per il volo con GPS, il sistema OSD visualizzerà lo stato del volo nell'angolo in basso a sinistra.

- Quando il sistema OSD viene acceso per la prima volta mostrerà la scritta **INITIALIZING** (Inizializzazione in corso)
- Quando l'aeromodello è collegato al controller del radiocomando e ha un aggancio al segnale GPS, il sistema OSD visualizza la scritta **READY** (Pronto)
- Quando il GPS è collegato, il velivolo non risponderà ai comandi della trasmittente fino a quando lo stato cambia in **READY (PRONTO)**, salvo che il GPS sia spento.



Stato dell'aeromodello	Indicazione LED di bordo e necessarie	Movimento superfici
Calibrazione ricevitore	Rosso lampeggiante lento	Elevoni centrati.
Aereo pronto alla connessione	I LED rosso e verde lampeggiano rapidamente.	Elevoni centrati.
Perdita di segnale di controllo	Rosso lampeggiante rapidamente	Fare riferimento alla guida alla risoluzione dei problemi per perdita RF
AUX 1 su dispositivo di controllo è invertito	Verde lampeggiante rapidamente	Gli elevoni vanno in posizione completamente alta
Bussola/inizializzazione GPS non riuscita/GPS non collegato	I LED rosso e verde diventano fissi per due secondi	Gli elevoni alternano il movimento quattro volte
Ricerca aggancio GPS	I LED rosso e verde lampeggiano rapidamente	Gli elevoni si spostano lentamente verso l'alto e il basso insieme
Indicazione di recinto virtuale (il GPS è bloccato, la posizione iniziale Home non è impostata)	Il LED verde lampeggia lentamente Il LED rosso lampeggia 0-3 0 volte - Recinto virtuale OFF 1 volta - Recinto virtuale circonferenza, piccolo 2 volte - Recinto virtuale circonferenza, grande 3 volte - Recinto virtuale campo di aviazione	Gli elevoni di spostano rapidamente quattro volte insieme
Le modalità Recinto virtuale possono essere cambiate dopo che il GPS è agganciato e prima che la posizione iniziale Home sia impostata	Fare riferimento al paragrafo sulla modalità Recinto virtuale nel presente manuale per posizioni dello stick	L'impostazione è realizzata: Gli elevoni si spostano in direzioni opposte quattro volte
La calibrazione della bussola (se la calibrazione non è stata realizzata, il velivolo entrerà nella modalità di calibrazione della bussola dopo che il GPS è agganciato)	I LED rosso e verde lampeggiano lentamente alternativamente Inserire la calibrazione (fare riferimento alla Calibrazione della bussola)	Gli elevoni ruotano verso l'alto e il basso in direzioni opposte
La posizione iniziale Home è impostata in modalità recinto virtuale spento o recinto virtuale circonferenza	Premere e tenere premuto il pulsante per il binding per 3 secondi per impostare la posizione iniziale e la direzione del vento.	Gli elevoni ruotano verso l'alto e il basso in direzioni opposte quattro volte.
La posizione iniziale Home è impostata in modalità Recinto virtuale del campo di aviazione (prima che il campo di aviazione sia impostato)	Premere e tenere premuto il pulsante per il binding per 3 secondi per impostare la posizione iniziale e l'orientamento della pista.	Entrambe le superfici assumono curve per spostare alla stessa direzione quattro volte.
L'area del campo di aviazione è impostata per la modalità Recinto virtuale del campo di aviazione:	Selezionare lo stick dell'alettone sinistro/destro per impostare il campo di aviazione	L'elevone corrispondente si sposta rapidamente quattro volte.
Modalità di volo Principiante	(Interruttore posizione: 0) Il LED verde rimane fisso	
Modalità di volo intermedia	(Interruttore posizione: 1) I LED rosso e verde rimangono fissi	
Modalità di volo Esperto	(Interruttore posizione: 2) Il LED rosso rimane fisso	
L'aereo invertirà automaticamente la rotta per tornare indietro verso la posizione iniziale Home dopo aver avvicinato il margine del recinto virtuale.	Il LED verde lampeggia lentamente	
Modalità Circuito di attesa	Inserire: Premere l'attivazione HP/AL Abbandonare: Premere l'attivazione HP/AL Il LED verde lampeggia lentamente	
Modalità Atterraggio automatico	Inserire: Premere e tenere premuta l'attivazione HP/AL per 3 secondi. Abbandona/Esci: Premere l'attivazione HP/AL Il LED verde lampeggia lentamente	
Il GPS è spento manualmente dopo che l'inizializzazione è realizzata.	Disattivazione del GPS: Premere e tenere premuto il pulsante di binding e selezionare l'interruttore della modalità di volo per 3 volte. I LED rosso e verde lampeggiano lentamente	Il velivolo beccheggia verso l'alto e il basso e quindi muove le ali
Spegnimento per bassa tensione (LVC)		Impulso motore
Il GPS è installato al contrario	I LED rosso e verde lampeggiano lentamente	Il motore emette impulsi 5 secondi dopo il decollo.
Il GPS va perso durante il volo	I LED rosso e verde lampeggiano lentamente	Il velivolo beccheggia verso l'alto e il basso e quindi muove le ali

Garanzia

Periodo di garanzia

Garanzia esclusiva - Horizon Hobby, LLC, (Horizon) garantisce che i prodotti acquistati (il "Prodotto") sono privi di difetti relativi ai materiali e di eventuali errori di montaggio. Il periodo di garanzia è conforme alle disposizioni legali del paese nel quale il prodotto è stato acquistato. Tale periodo di garanzia ammonta a 6 mesi e si estende ad altri 18 mesi dopo tale termine.

Limiti della garanzia

- (a) La garanzia è limitata all'acquirente originale (Acquirente) e non è cedibile a terzi. L'acquirente ha il diritto a far riparare o a far sostituire la merce durante il periodo di questa garanzia. La garanzia copre solo quei prodotti acquistati presso un rivenditore autorizzato Horizon. Altre transazioni di terze parti non sono coperte da questa garanzia. La prova di acquisto è necessaria per far valere il diritto di garanzia. Inoltre, Horizon si riserva il diritto di cambiare o modificare i termini di questa garanzia senza alcun preavviso e di escludere tutte le altre garanzie già esistenti.
- (b) Horizon non si assume alcuna garanzia per la disponibilità del prodotto, per l'adeguatezza o l'idoneità del prodotto a particolari previsti dall'utente. È sola responsabilità dell'acquirente il fatto di verificare se il prodotto è adatto agli scopi da lui previsti.
- (c) Richiesta dell'acquirente – spetta soltanto a Horizon, a propria discrezione riparare o sostituire qualsiasi prodotto considerato difettoso e che rientra nei termini di garanzia. Queste sono le uniche rivalse a cui l'acquirente si può appellare, se un prodotto è difettoso.

Horizon si riserva il diritto di controllare qualsiasi componente utilizzato che viene coinvolto nella rivalsa di garanzia. Le decisioni relative alla sostituzione o alla riparazione sono a discrezione di Horizon. Questa garanzia non copre dei danni superficiali o danni per cause di forza maggiore, uso errato del prodotto, un utilizzo che viola qualsiasi legge, regolamentazione o disposizione applicabile, negligenza, uso ai fini commerciali, o una qualsiasi modifica a qualsiasi parte del prodotto.

Questa garanzia non copre danni dovuti ad una installazione errata, ad un funzionamento errato, ad una manutenzione o un tentativo di riparazione non idonei a cura di soggetti diversi da Horizon. La restituzione del prodotto a cura dell'acquirente, o da un suo rappresentante, deve essere approvata per iscritto dalla Horizon.

Limiti di danno

Horizon non si riterrà responsabile per danni speciali, diretti, indiretti o consequenziali; perdita di profitto o di produzione; perdita commerciale connessa al prodotto, indipendentemente dal fatto che la richiesta si basa su un contratto o sulla garanzia. Inoltre la responsabilità di Horizon non supera mai in nessun caso il prezzo di acquisto del prodotto per il quale si chiede la responsabilità. Horizon non ha alcun controllo sul montaggio, sull'utilizzo o sulla manutenzione del prodotto o di combinazioni di vari prodotti. Quindi Horizon non accetta nessuna responsabilità per danni o lesioni derivanti da tali circostanze. Con l'utilizzo e il montaggio del prodotto l'utente acconsente a tutte le condizioni, limitazioni e riserve di garanzia citate in questa sede.

Qualora l'utente non fosse pronto ad assumersi tale responsabilità associata all'uso del prodotto, si suggerisce di restituire il prodotto intatto, mai usato e immediatamente presso il venditore.

Indicazioni di sicurezza

Questo è un prodotto sofisticato di hobbistica e non è un giocattolo. Esso deve essere manipolato con cautela, con giudizio e richiede delle conoscenze basilari di meccanica e delle facoltà mentali di base. Se il prodotto non verrà manipolato in maniera sicura e responsabile potrebbero risultare delle lesioni, dei gravi danni a persone, al prodotto o all'ambiente circostante. Questo prodotto non è concepito per essere usato dai bambini senza una diretta supervisione di un adulto. Il manuale del prodotto contiene le istruzioni di sicurezza, di funzionamento e di manutenzione del prodotto stesso. È fondamentale leggere e seguire tutte le istruzioni e le avvertenze nel manuale prima di mettere in funzione il prodotto. Solo così si eviterà un utilizzo errato e di prevengono incidenti, lesioni o danni.

Domande, assistenza e riparazioni

Il vostro negozio locale e/o luogo di acquisto non possono fornire garanzie di assistenza o riparazione senza previo colloquio con Horizon. Questo vale anche per le riparazioni in garanzia. Quindi in tali casi bisogna interpellare un rivenditore, che si metterà in contatto subito con Horizon per prendere una decisione che vi possa aiutare nel più breve tempo possibile.

Manutenzione e riparazione

Se il prodotto deve essere ispezionato o riparato, si prega di rivolgersi ad un rivenditore specializzato o direttamente ad Horizon. Il prodotto deve essere imballato con cura. Bisogna far notare che i box originali solitamente non sono adatti per effettuare una spedizione senza subire alcun danno. Bisogna effettuare una spedizione via corriere che fornisce

una tracciabilità e un'assicurazione, in quanto Horizon non si assume alcuna responsabilità in relazione alla spedizione del prodotto. Inserire il prodotto in una busta assieme ad una descrizione dettagliata degli errori e ad una lista di tutti i singoli componenti spediti. Inoltre abbiamo bisogno di un indirizzo completo, di un numero di telefono per chiedere ulteriori domande e di un indirizzo e-mail.

Garanzia a riparazione

Le richieste in garanzia verranno elaborate solo se è presente una prova d'acquisto in originale proveniente da un rivenditore specializzato autorizzato, nella quale è ben visibile la data di acquisto. Se la garanzia viene confermata, allora il prodotto verrà riparato o sostituito. Questa decisione spetta esclusivamente a Horizon Hobby.

Riparazioni a pagamento

Se bisogna effettuare una riparazione a pagamento, effettueremo un preventivo che verrà inoltrato

al vostro rivenditore. La riparazione verrà effettuata dopo l'autorizzazione da parte del vostro rivenditore. La somma per la riparazione dovrà essere pagata al vostro rivenditore. Le riparazioni a pagamento avranno un costo minimo di 30 minuti di lavoro e in fattura includeranno le spese di restituzione. Qualsiasi riparazione non pagata e non richiesta entro 90 giorni verrà considerata abbandonata e verrà gestita di conseguenza.

ATTENZIONE: Le riparazioni a pagamento sono disponibili solo sull'elettronica e sui motori. Le riparazioni a livello meccanico, soprattutto per gli elicotteri e le vetture RC sono molto costose e devono essere effettuate autonomamente dall'acquirente.

10/15

Garanzia e Assistenza - Informazioni per i contatti

Paese di acquisto	Horizon Hobby	Contatti	Indirizzo
Unione europea	Horizon Technischer Service	service@horizonhobby.de	Hanskampring 9 D 22885 Barsbüttel, Germany
	Sales: Horizon Hobby GmbH	+49 (0) 4121 2655 100	

Informazioni sulla conformità per l'Unione Europea

Dichiarazione di Conformità EU:

EFL9550 DELTA RAY ONE BNF BASIC; Horizon Hobby, LLC con la presente dichiara che il prodotto è conforme ai requisiti essenziali e ad altre disposizioni rilevanti della direttiva RED. EFL9500 DELTA RAY ONE RTF; Horizon Hobby, LLC con la presente dichiara che il prodotto è conforme ai requisiti essenziali e ad altre disposizioni rilevanti delle direttive RED, EMC e LVD. Una copia della dichiarazione di conformità per l'Unione Europea è disponibile a: <http://www.horizonhobby.com/content/support-render-compliance>.

Istruzioni del RAEE per lo smaltimento da parte di utenti dell'Unione Europea



Questo prodotto non deve essere smaltito assieme ai rifiuti domestici. Al contrario, l'utente è responsabile dello smaltimento di tali rifiuti che devono essere portati in un centro di raccolta designato per il riciclaggio di rifiuti elettrici e apparecchiature elettroniche. La raccolta differenziata e il riciclaggio di tali rifiuti provenienti da apparecchiature nel momento dello smaltimento aiuteranno a preservare le risorse naturali e garantiranno un riciclaggio adatto a proteggere il benessere dell'uomo e dell'ambiente. Per maggiori informazioni sui centri di raccolta, contattare il proprio ufficio locale, il servizio di smaltimento rifiuti o il negozio presso il quale è stato acquistato il prodotto.

Replacement Parts – Ersatzteile – – Pièces de rechange – Pezzi di ricambio –

Part # • Nummer Numéro • Codice	Description	Beschreibung	Description	Descrizione
EFL9501	Replacement Airframe: Delta Ray One	Ersatzfahrwerk: Delta Ray One	Fuselage de rechange : Delta Ray One	Cellula di ricambio: Delta Ray One
EFL9502	Vertical Fin: Delta Ray One	Stabilisierungsflosse: Delta Ray One	Dérive verticale : Delta Ray One	Aletta verticale: Delta Ray One
EFL9503	Hatches Front and Rear: Delta Ray One	Abdeckungen, vorne und hinten: Delta Ray One	Trappes avant et arrière : Delta Ray One	Sportelli anteriore e posteriore: Delta Ray One
EFL9504	Rubber Nose: Delta Ray One	Gumminase: Delta Ray One	Nez en caoutchouc : Delta Ray One	Muso in gomma: Delta Ray One
EFL9505	Pushrod Set: Delta Ray One	Gestängesatz: Delta Ray One	Ensemble de barres de liaisons : Delta Ray One	Set aste di comando: Delta Ray One
EFL9506	Plastic Parts Set: Delta Ray One	Kunststoffteile-Satz: Delta Ray One	Ensemble de pièces en plastique : Delta Ray One	Kit parti in plastica: Delta Ray One
EFL9507	Decal Sheet: Delta Ray One	Decalsatz: Delta Ray One	Feuille d'autocollants : Delta Ray One	Set decalcomanie: Delta Ray One
EFL9508	Spinner 23.5mm Pusher: Delta Ray One	Spinner 23,5 mm Pusher: Delta Ray One	Propulsion de 23,5 mm à cône : Delta Ray One	Ogiva 23,5 mm Spingente: Delta Ray One
EFL9509	RX/ESC Unit: Delta Ray One	RX/ESC-Einheit: Delta Ray One	Unité RX/Variateur ESC : Delta Ray One	Unità RX/ESC: Delta Ray One
EFLUM180BLR	BL180 Brushless Outrunner Motor, 3000Kv Reversed	BL180 bürstenloser Außenmotor, 3000 kV umgekehrt	Moteur à cage tournante sans balais BL180, 3 000 Kv inversé	Motore outrunner senza spazzole BL180, 3000 Kv invertito
EFLP13070FP	130 x 70mm Folding Prop Pusher: Delta Ray One	130 x 70 mm klappbarer Pusher-Propeller: Delta Ray One	Propulsion à hélice repliable de 130 x 70 mm : Delta Ray One	Spingente elica pieghevole 130 x 70 mm: Delta Ray One
EFLB2802S30	280 mAh 2S 7.4V 30C Li-Po Battery	280mAh 2S 7.4V 30C Li-Po	Batterie Li-Po 7.4V 2S 280mA 30C	Batteria Li-Po 280mAh 2S 7.4V 30C
EFLC4000	AC to 12V DC, 1.5Amp Power Supply	E-flite 1,5A Netzteil AC zu 12V DC	Alimentation secteur AC vers 12V DC 1,5A	AC > 12VDC, 1.5-Amp Alimentatore
EFLRMLP6A	MLP6ADSM Transmitter	MLP6ADSM Sender	Émetteur MLP6ADSM	Trasmittitore MLP6ADSM
EFLUC1007	Celectra 2S 7.4V DC Li-Po Charger	Celectra 2S 7.4V DC Li-Po Ladegerät	Celectra Chargeur Li-Po 7.4V 2S	Celectra 2S 7.4V DC Li-Po Caricabatterie

Optional Parts – Optionale Bauteile – – Pièces optionnelles – Pezzi opzionali –

Part # • Nummer Numéro • Codice	Description	Beschreibung	Description	Descrizione
EFLUC1008	DC Power Cord:	E-filite DC-Anschlußkabel	Cordon d'alimentation DC	Cavo alimentazione DC
EFLA700UM	Charge Plug Adapter:	E-filite EFL Ladekabeladapter	Adaptateur de charge	Adattatore spina di carica
EFL9512	GPS Unit and Antenna (small)	Hobbyzone GPS-Unit: Champ S+	Champ S+ - Module GPS	Unità GPS: Champ S+
BLH8852	FPV Camera w/ OSD	FPV-Kamera mit OSD	Caméra FPV avec OSD	Videocamera FPV con OSD
EFL9511	FPV Extension Lead: Delta Ray One	FPV-Kameraleitung	Câble de caméra FPV	Videocamera FPV cavo
PKZ1039	Hook and Loop Set (5): Ultra Micros	Klettband (5): Ultra Micros	Bande autoagrippante (5)	Set fascette fi ssaggio (5): Ultra Micros
EFL9510	GPS Extension Lead: Delta Ray One	GPS-Verlängerungskabel: Delta Ray One	Prolongateur GPS: Delta Ray One	Piombo estensione GPS: Delta Ray One
	DXe DSMX 6-Channel Transmitter	Spektrum DXe DSMX 6-Kanal Sender	Emetteur DXe DSMX 6 voies	DXe DSMX Trasmettitore 6 canali
	DX6e DSMX 6-Channel Transmitter	Spektrum DX6e DSMX 6-Kanal Sender	Emetteur DX6e DSMX 6 voies	DX6e DSMX Trasmettitore 6 canali
	DX6 DSMX 6-Channel Transmitter	Spektrum DX6 DSMX 6-Kanal Sender	Emetteur DX6 DSMX 6 voies	DX6 DSMX Trasmettitore 6 canali
	DX7G2 DSMX 7-Channel Transmitter	Spektrum DX7 DSMX 7 Kanal Sender	Emetteur DX7 DSMX 7 voies	DX7 DSMX Trasmettitore 7 canali
	DX8G2 DSMX 8-Channel Transmitter	Spektrum DX8G2 DSMX 8 Kanal Sender	Emetteur DX8G2 DSMX 8 voies	DX8G2 DSMX Trasmettitore 8 canali
	DX9 DSMX 9-Channel Transmitter	Spektrum DX9 DSMX 9 Kanal Sender	Emetteur DX9 DSMX 9 voies	DX9 DSMX Trasmettitore 9 canali
	DX18 DSMX 18-Channel Transmitter	Spektrum DX18 DSMX 18 Kanal Sender	Emetteur DX18 DSMX 18 voies	DX18 DSMX Trasmettitore 18 canali
	DX20 DSMX 20-Channel Transmitter	Spektrum DX20 DSMX 20 Kanal Sender	Emetteur DX20 DSMX 20 voies	DX20 DSMX Trasmettitore 20 canali
	iX12 DSMX 12-Channel Transmitter	Spektrum iX12 DSMX 12 Kanal Sender	Emetteur iX12 DSMX 12 voies	iX12 DSMX Trasmettitore 12 canali



© 2018 Horizon Hobby, LLC.

E-flite, Delta Ray, SAFE, the SAFE logo, Celectra, Bind-N-Fly, BNF, the BNF logo, DSM, DSM2, DSMX, ModelMatch, and the Horizon Hobby logo are trademarks or registered trademarks of Horizon Hobby, LLC.

The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc.

US 9,056,667. US 8,672,726. Other Patents Pending.

<https://www.horizonhobby.com/content/e-flite-rc>

Created 10/18 58367

EFL9500, EFL9550