MOJO 5

Manuale Pilota

MOJO 5

INDICE

Grazie 01
Avvisi 02
Team Ozone 03
Mojo 5 04
Zaino 05
Linee dei freni 05
Elevatori 05
Peso totale in volo 06
Limiti al traino 06
06
Preparazione 07
Acceleratore 07
Imbrago 07
Vela 08
Tecniche base di volo 09
Decollo 09
Velocità di volo 09
Virata 10
Pilotaggio attivo 10
Atterraggio 11
Tecniche di volo avanzate 12
Grandi orecchie 12
Stallo di B 13
Spirali 13
Controllo con elevatori C 14
Incidenti 15
Collassi 15
Cravatte 16
Stallo paracadutale 16
Cura della vela 17
Ripiegamento 17
Suggerimenti 20
Trasporto e conservazione 21
Pulizia 21
Riparazioni e ispezioni 21
Modifiche 22
23
Qualità Ozone 24
Sommario Specifiche 24
tecniche 25
Schema elevatori **26**
Schema delle linee 27
Materiali **28**

v1.2 Apr 2015

GRAZIE

EN

Grazie per aver scelto di volare con un Ozone.
Come team d'appassionati del volo libero ed amanti dell'avventura, la missione di Ozone è di costruire parapendio maneggevoli della migliore qualità e con un design allo stato dell'arte che vi dia prestazioni ed il massimo della sicurezza

Confidenza e fiducia nel vostro parapendio sono di gran lunga i vantaggi principali rispetto a piccoli incrementi nelle prestazioni, chiedetelo a qualunque dei piloti Ozone del vostro sito di volo, oppure a coloro che hanno portato le nostre vele in avventure senza confini o che sono saliti sul podio nelle competizioni di tutto il mondo. Tutta la nostra ricerca e sviluppo sono concentrate nel creare le migliori caratteristiche di pilotaggio/prestazioni possibili unite alla sicurezza ottimale. Il nostro team di sviluppo fa base nel sud della Francia. Questa area che include le località di Gourdon, Monaco e Lachens, ci garantisce oltre 300 giornate volabili l'anno, Questa è una grande ricchezza per lo sviluppo dei prodotti Ozone.
Come piloti, comprendiamo che investimento rilevante sia l'acquisto di una nuova vela. Noi sappiamo che la qualità ed il valore per il denaro speso sono considerazioni essenziali quando scegliete la vostra nuova vela, per questa ragione, con lo scopo di mantenere bassi i costi e alta la qualità, ora fabbrichiamo tutte le nostre vele in una fabbrica di nostra proprietà. Durante i processi produttivi le nostre vele devono sottostare a rigorosi controlli qualitativi, in questo modo garantiamo che tutti i nostri parapendio incontrino i medesimi alti standard qualitativi che pretendiamo da noi stessi Questo manuale vi aiuterà ad ottenere il massimo dalla vostra nuove vela. In esso troverete informazioni dettagliate sul progetto della vostra vela, curiosità e consigli su come usarla al meglio e come averne la miglior cura per assicurarne la maggiore durata e conservarne il maggior valore come usato. Per ulteriori informazioni e aggiornamenti incluso i dati tecnici, fate riferimento alla versione online, che si può trovare nelle pagine del prodotto sul sito www.flyozone.com

Se avete bisogno di qualunque ulteriore informazione sui nostri prodotti, vi invitiamo a visitare il sito flyozone.com oppure chiamate il vostro rivenditore locale, scuola, o chiunque di noi qui in Ozone

Volate Sicuri!
Team Ozone

AVVISI

- Il parapendio è uno sport potenzialmente pericoloso che può comportare gravi infermità incluse invalidità, paralisi e morte. Volare con un parapendio Ozone comporta la piena consapevolezza dei rischi insiti nella pratica del parapendio.

- Come proprietari di questo parapendio, vi fate carico dell'esclusiva responsabilità di tutti i rischi connessi con il suo uso. L'uso inappropriato e/o l'abuso del vostro equipaggiamento può aumentare questi rischi
- E' da escludere ogni pretesa di responsabilità di produttore, distributore o rivenditore derivante dall'uso di questo prodotto.
- Siate predisposti ad esercitarvi il più possibile specialmente nelle manovre al suolo, perché questo è un aspetto critico del parapendio; uno scarso controllo al suolo è una delle cause più comuni d'incidenti.
- Siate disposti nel continuare ad imparare per seguire l'evoluzione del nostro sport, perché le tecniche di pilotaggio ed i materiali sono in continua evoluzione
- Volate esclusivamente con parapendio certificati, imbraghi con protezioni dorsali e paracadute di soccorso che non abbiano subito modifiche ed utilizzateli solo all'interno dei pesi per i quali sono stati omologati; ricordate che volare una vela al di fuori delle configurazioni certificate può invalidare le possibili polizze assicurative di responsabilità civile o sulla vita che avete stipulato. Come piloti, è vostra responsabilità verificare le coperture delle vostre polizze assicurative.
- Per ogni giornata di volo, accertatevi di effettuare una completa ispezione pre-volo di tutto il vostro equipaggiamento. Non cercate mai di volare con un equipaggiamento non idoneo o danneggiato
- Indossate sempre casco, guanti e scarponi.
- Tutti i piloti devono essere in possesso dell'appropriato livello di licenza di Volo per i rispettivi paesi ed assicurazione rc
- Assicuratevi di essere fisicamente e mentalmente in buone condizioni prima di volare
- Scegliete la vela idonea, imbrago e condizioni meteo adeguate al vostro livello d'esperienza
- Ponete particolare attenzione al terreno sul quale intendete volare ed alle condizioni meteo prima del decollo. Se vi sentite incerti non decollate ed aggiungete sempre un ampio margine di sicurezza alle vostre decisioni
- Non volate mai con pioggia, neve, vento forte, condizioni turbolente o nubi.
- Se utilizzerete un prudente grado di giudizio, potrete godere della bellezza del volo con il parapendio per molti anni

Ricordate che il PIACERE è lo scopo del nostro sport

TEAM OZONE

Ognuno di noi in Ozone è guidato dalla passione per il volo. Dall'amore per l'avventura e dalla nostra ferma intenzione di far sì che Ozone possa creare dei parapendio sempre migliori, più sicuri e versatili

Il Team di progettazione dei parapendio è diretto da David Dagault; Dav ha moltissima esperienza sia nelle competizioni che nel volo di avventura e nella progettazione. Inoltre nel team di progettazione ci sono anche Russel Ogden, Luc Armant e Fred Pieri. Luc è un forte competitore ed un pilota 'Cross Country dipendente' con esperienza in ingegnere navale. E' lui che apporta ulteriori conoscenze ed idee al Team Fred è un matematico ed ingegnere meccanico e specialista in volo bivacco. assieme a Luc collabora in stretto contatto con Dav nella progettazione. Russ è un pilota top nelle competizioni e un ex istruttore di parapendio, solitamente lo possiamo trovare mentre mette alla prova le nostre ultime creazioni in una serie di test.
Mike Cavanagh è il boss e più volte vincitore di lega XC UK, UK XC league. Quando non è in giro a volare generalmente si occupa di mettere ordine in tutta la confusione dell'ufficio. La promozione ed i piloti del team sono organizzati dalla leggenda del BASE jumping e specialista in mini-vele: Matt Gerdes che collabora con il nostro graphic designer Loren cox. Loren è un forte pilota di Salt Lake city, USA.

Tornando all'ufficio: Karine Marconi, Chloe Vila e isabelle Martinez dirigono lo show. Queste bellissime signore si prendono cura della gestione degli ordini, dei rivenditori, del Team di Design, e di tutte le necessità quotidiane per mandare avanti la ditta senza che vada nel caos.

La nostra fabbrica in Vietnam è diretta dal Dr. Dave Pilkington, che senza sosta è impegnato nella produzione delle vele, dei prototipi ed anche nella ricerca di nuovi materiali e nello sviluppo di nuovi processi produttivi per i nostri prodotti futuri. Nel suo impegno è coadiuvato da Khan e Phong e da oltre 700 persone di staff produttivo.

IL VOSTRO MOJO5

Il Mojo 5 è concepito per i nuovi piloti. Per prima e più importante cosa, si tratta di una vela sicura, divertente e con prestazioni elevate facili da sfruttare, adatta anche a studenti in addestramento, ma ideale per i neo-brevettati. E' affidabile e sicuro, perfetto per piloti che vogliono una vela sicura e solida per il veleggiamento, il volo in termica ed il cross durante le loro prime centinaia d'ore di esperienza ed anche oltre. Il Mojo 5 è anche adatto per piloti più esperti che vogliono il massimo livello di sicurezza passiva per le loro avventure di volo.

La dinastia di Mojo continua…. Meticolosamente ri-progettato partendo da zero con l'impiego di numerosi prototipi ed un numero incalcolabile d'ore di test da parte del nostro Team di ricerca e sviluppo, noi siamo convinti che il Mojo5 sia il miglior Mojo di sempre. Il Mojo 5 è un miglioramento sul Mojo 4 sotto ogni aspetto. E' più leggero, più facile da far decollare, è più confortevole e divertente in volo e fornisce un più elevato livello di precisione e comfort nel pilotaggio.

Con un numero maggiore di cassoni ed un profilo totalmente nuovo, il Mojo 5 è aerodinamicamente molto pulito. La ridotta resistenza aerodinamica della velatura, ed il suo piano funi ottimizzato, la riduzione della lunghezza complessiva delle linee e la nuova forma delle bocche dei cassoni, portano le prestazioni del Mojo 5 al top della categoria senza compromessi sulla sicurezza. Questo equilibrio di prestazioni e sicurezza è un aspetto che ogni nuovo pilota deve tenere seriamente in considerazione, ed il Mojo5 combina la certificazione EN A con la solidità, l'agilità, il tasso di caduta e le prestazioni in planata che servono per lunghi voli di cross in condizioni reali.

Il decollo è un momento critico per ogni volo, ed abbiamo posto particolare attenzione alle caratteristiche di controllo al suolo per rendere questo processo meno stressante, più semplice e più sicuro. La preparazione è facile, gli elevatori sono semplici da mettere in ordine. Al suolo il Mojo 5 reagisce con prontezza agli input del pilota, senza dimostrarsi difficile da controllare. Si gonfia gradualmente, senza sorpassare o trascinarsi indietro anche in assenza di vento. Con vento forte si gonfia progressivamente con una bassa propensione a strappare verso l'alto, ed a sollevare il pilota.

Per via della nuova forma della vela e delle tensioni del tessuto, il Mojo 5 restituisce in aria una sensazione di elevata compattezza, assorbendo la turbolenza e trasmettendo informazioni in maniera omogenea, comprensibile e in un modo che ispira fiducia. La pressione dei freni e la loro precisione sono state rifinite per ottenere una maneggevolezza migliore, le virate sono facili da impostare e la vela mantiene con facilità l'angolo di banco con un minimo input, mentre gira in termica. Questa precisione, assieme alla maggiore escursione dei comandi ed una più elevata resistenza a stallo e negativo, fa del Mojo 5 una vela super divertente ma anche indulgente da volare.

Zaino

La vostra vela viene fornita con uno zaino appositamente disegnato, leggero e confortevole, è dotato di una cinta ventrale imbottita, spallacci ergonomici regolabili e tasche aggiuntive per riporre chiavi, e tutti gli accessori extra. Il suo ampio volume vi consente di stipare tutto il vostro materiale pur rimanendo confortevole nel trasporto con una corretta distribuzione del carico.

Linee dei freni

La lunghezza dei freni è stata regolata con attenzione durante i test. Pensiamo che sia meglio avere i freni leggermente lunghi e volare con un giro di linea sulle mani Tuttavia, se volete accorciarli considerate i seguenti punti:

- Accertatevi che le linee principali dei freni siano di uguale lunghezza.
- Se rimuovete la maniglia accertatevi che la linea passi attraverso la carrucola quando la rimontate.
- Quando rilasciate le maniglie dei freni in volo le linee dei freni devono essere lasche. Devono compiere un evidente arco per garantire che non ci siano deformazioni del bordo d'uscita.
- Deve esserci un minimo di 10 cm di corsa a vuoto prima che i freni comincino a deformare il bordo d'uscita. Questo evita che il bordo d'uscita si deformi quando viene trazionato lo speed.

IMPORTANTE
nella remota circostanza in cui una linea del freno dovesse spezzarsi in volo, oppure si staccasse una maniglia, la vela può essere pilotata trazionando leggermente gli elevatori posteriori (C).

Elevatori

Il Mojo5 è stato progettato con 3 elevatori per semiala. Le A sono marcate con un fettuccia colorata, per facilitarne l'identificazione

Le A sono divise in due elevatori. Quello più piccolo sostiene una sola linea (quella più esterna) ed è la 'Baby A', è stato fatto così per agevolare l'esecuzione delle orecchie

Gli elevatori non hanno trimmers.

Peso totale in volo

Ogni vela Ozone è stata certificata per una precisa gamma di peso. Vi raccomandiamo di rispettare questi limiti di peso. Se vi trovate tra due taglie, le seguenti informazioni vi potranno aiutare nel definire quale taglia acquistare:

Se volete una migliore velocità, un pilotaggio preciso, o se volate spesso in montagna e/o in condizioni forti, dovrete scegliere di volare nella fascia alta della gamma di peso. Se volete un buon tasso di caduta, se generalmente volate sulle pianure, e/o in condizioni deboli, dovrete scegliere di volare nella parte inferiore della gamma di peso. Ricordate che potete sempre aggiungere zavorra per quando le condizioni sono più forti.

Traino

Il Mojo5 può decollare al traino. È responsabilità del pilota utilizzare attacchi all'imbrago e meccanismi di rilascio adeguati ed assicurarsi di essere trainati in modo idoneo agli equipaggiamenti ed al sistema impiegato. Tutti i piloti trainati dovrebbero essere abilitati al traino, appoggiarsi a trainatori qualificati dotati di attrezzature appropriate e certificate ed accertarsi che le regole di traino siano rispettate.

Quando partite al traino, dovete accertarvi che la vela sia completamente sopra la vostra testa prima di decollare. In ogni caso, la massima forza di traino deve corrispondere al peso del corpo del pilota

Limitazioni

Il Mojo5 è stato progettato come vela monoposto intermedia da cross e non è adatto al volo biposto o manovre acrobatiche. Non esiste ancora uno standard di certificazione per il volo acrobatico. Sebbene le vele Ozone siano state progettate secondo i gli standard più elevati, non sono comunque certificate per questo genere di volo. Le manovre acrobatiche come i wingovers sono molto difficili e se eseguite in modo errato possono sottoporre la vela a sforzi anormali e possono porre il parapendio al di fuori del controllo del pilota.

Ozone raccomanda fortemente di non intraprendere questo stile di volo.

Questa vela è stata omologata senza l'impiego di linee aggiuntive e pertanto è possibile impiegarla normalmente nei SIV. Le manovre di SIV devono essere eseguite sopra l'acqua, sotto la supervisione di esperti, ed attivando gli opportuni sistemi di sicurezza. Accertatevi di aver perfettamente compreso l'uso corretto ed in sicurezza di questa attrezzatura prima di eseguire un SIV.

Acceleratore

Per regolare l'acceleratore fate passare le linee fornite con la pedalina dello speed system della vela attraverso le carrucole del vostro imbrago. Accertatevi che questo venga eseguito in modo corretto, e che le linee transitino per tutte le carrucole (verificate il manuale d'istruzioni del vostro imbrago). Collegate le linee della pedalina al sistema d'accelerazione sugli elevatori della vela per mezzo dei ganci Brummel.

Per regolare l'acceleratore prima del volo, chiedete ad un amico di tenere gli elevatori in posizione di volo mentre voi siete seduti nell'imbrago come se steste volando. Ora regolate la lunghezza del cavo in modo che la barra principale si trovi esattamente sotto la seduta. Dovreste essere in grado di agganciare il vostro tallone nell'anello secondario (inferiore) dell'acceleratore.

L'acceleratore deve avere un gioco sufficiente ad assicurare che gli elevatori anteriori non siano trazionati verso il basso durante il volo normale, ma non così lungo da impedire l'utilizzo completo della gamma di velocità della vostra vela. Tirando a fondo l'anello secondario (inferiore) dell'acceleratore, porterete la vela a circa la metà della sua gamma di velocità accelerata. Per viaggiare alla massima velocità, agganciate con i piedi la barra superiore e spingete dolcemente, la velocità massima si raggiunge quando le carrucole degli elevatori si toccano. Una volta regolato, provate l'estensione completa dell'acceleratore in aria calma, verificando che durante la trazione le carrucole degli elevatori si abbassino in maniera uguale. Una regolazione più precisa potrà essere eseguita una volta ritornati a terra.

Imbrago

E' importante che regoliate il vostro imbrago in modo corretto prima di volare con la vostra vela. Impiegate tutto il tempo necessario per fissare tutte le regolazioni fino a quando non vi sentirete completamente a vostro agio. Il ventrale dovrà essere regolato tra i 44 cm e 48 cm (dal centro delle bretelle). Le taglie XS/S sono state certificate con ventrale a circa 44cm, le M/L/XL tra 46 e 48cm.

IMPORTANTE

Trazionando lo speed, si diminuisce l'angolo d'incidenza e può aumentare la propensione della vela a subire collassi. Pertanto andrebbe evitato l'uso del sistema d'accelerazione vicino al suolo o in turbolenza.

NOTA

E' raccomandabile pilotare la vela con gli elevatori posteriori durante il volo accelerato.

Vela

Distendete la vela sulla superficie superiore (estradosso) verificando che il bordo d'attacco compia un arco pronunciato con il centro della vela più in alto che le estremità. Distendete le linee dei cordini un lato alla volta. Sollevate gli elevatori e partendo dai freni verificate che tutte le linee siano libere, dopodiché procedete con gli elevatori C, B, A, rilasciando il fascio controllato sopra ai precedenti. Assicuratevi che i cordini non siano attorcigliati, incrociati o annodati tra loro. Ripetete la stessa procedura sull'altro lato e poi verificate che le linee non siano danneggiate. La regola generale è che se non si vedono danni allora è tutto OK, ma se avete un qualunque dubbio consultatevi con dei piloti esperti o con il vostro rivenditore locale o istruttore.

Per familiarizzare con la vostra vela è una buona cosa fare pratica di gonfiaggio e piccoli voli in campetto. Questo vi permetterà anche di regolare alla perfezione la vostra attrezzatura.

Checklist di decollo:

1. Paracadute di riserva: spinotti innestati e maniglia assicurata
2. Casco indossato e allacciato
3. Agganci dell'imbrago tutti allacciati - verificate due volte i cosciali
4. Moschettoni e maillon serrati
5. Acceleratore collegato
6. Afferrate le A e le maniglie dei freni
7. Bordo d'attacco aperto
8. Allineatevi al centro della vela in linea con il vento
9. Spazio aereo e visibilità liberi

TECNICHE BASE DI VOLO

Decollo

Il vostro Mojo5 può decollare sia con la tecnica fronte vela che con vela alle spalle. La vela dovrà essere predisposta con un arco pronunciato col centro della vela più in alto delle orecchie.

Decollo in avanti - vento leggero o nullo

Quando il vento sarà giusto, muovetevi in avanti, i vostri cordini dovranno andare in trazione entro un due passi. Il Mojo5 comincerà immediatamente a gonfiarsi. Dovrete mantenere una pressione costante sugli elevatori finché la vela non sarà sopra la vostra testa. Non tirate o spingete eccessivamente in avanti gli elevatori, altrimenti il bordo d'attacco si deformerà con la possibilità di collassi rendendo il decollo più difficile e potenzialmente pericoloso.
Muovetevi uniformemente durante tutta la procedura di gonfiaggio. Non è necessario scattare o strattonare, ed avrete tutto il tempo per verificare la vostra vela prima di andare in volo. Una volta che siete soddisfatti del corretto gonfiaggio della vostra vela, accelerate gradualmente la corsa di decollo.

Decollo rovescio – venti da deboli a forti

Distendete la vostra vela come per un decollo in avanti. A questo punto giratevi con la faccia verso la vela facendo passare un fascio completo d'elevatori sopra la vostra testa mentre vi girate. Ora potrete sollevare la vela con le bretelle A. Una volta che la vela sarà sopra la vostra testa, frenatela leggermente e voltatevi per decollare.
Con venti più sostenuti siate pronti a fare alcuni passi verso la vela quando questa si gonfia. Questo toglierà un po' d'energia alla vela in modo da evitare che vi sollevi anzitempo. Questa tecnica di decollo rovescio può essere utilizzata sorprendentemente anche in condizioni di vento debole Esercitatevi molto con le manovre al suolo! È un grande divertimento e vi darà una migliore sensibilità sulle caratteristiche di volo della vostra vela. Questo migliorerà anche il vostro gradimento generale del volo rendendo i decolli più semplici e meno stressanti.

IMPORTANTE
NON decollate mai se la vostra vela non è completamente gonfia o se non avete il controllo del beccheggio o della direzione della vostra vela

Velocità di Volo

Volando alla velocità di trim (mani alte), Il Mojo4 raggiunge il rateo di massima efficienza in aria calma. Questa è la velocità da impiegare planando con vento in coda o quando l'aria non è eccessivamente discendente. Per una miglior penetrazione in controvento e una migliore efficienza in aria discendente, laterale o frontale, dovreste volare più veloce della velocità di trim usando l'acceleratore. Usando fino a metà pedalina non si peggiora l'angolo di planata o la stabilità ma aumenterà le vostre prestazioni.

Raggiungerete la prossima termica più velocemente e più alti. A velocità massima il Mojo5 è stabile; comunque raccomandiamo di non volare a piena velocità vicino al terreno o in turbolenza.

Applicando circa 30 cm di freno, il Mojo5 raggiungerà il minimo tasso di caduta; questa è la velocità per la miglior resa in termica o per veleggiare in dinamica

Virata

Per familiarizzarvi con il vostro Mojo5, le vostre prime virate dovranno essere graduali e progressive Per virate coordinate ed efficienti col Mojo5: per prima cosa guardate nella direzione nella quale intendete andare, poi inclinatevi verso di lei. Il vostro primo input di cambio di direzione deve essere lo spostamento del peso seguito da una graduale applicazione del freno fintanto che non raggiungete l'angolo di rollio desiderato. Per regolare la velocità ed il raggio di virata potrete utilizzare il freno esterno

Pilotaggio attivo

Per minimizzare il rischio di subire collassi in condizioni di turbolenza è fondamentale applicare un pilotaggio attivo.
Volare con i freni appena puntati (circa 20 cm), vi consentirà di percepire le informazioni che vengono dalla vela, permettendo un controllo migliore e più rapido. In turbolenza la pressione interna della vela può cambiare e questo lo potete percepire attraverso i freni. Lo scopo è quello di mantenere questa pressione costante usando i comandi. Se sentite una perdita di pressione applicate quel tanto di freno fino a che viene ristabilita la pressione normale, poi rilasciatelo sollevando le mani alla posizione originale (tutto questo deve essere eseguito velocemente). In turbolenza evitate di pilotare frenati a fondo, perché potreste inavvertitamente stallare la vela. Fate sempre mente locale alla vostra velocità.

Questi movimenti possono essere simmetrici o asimmetrici perciò, di volta in volta, sarà necessario applicare entrambi i freni o anche solo uno. Questi leggeri aggiustamenti mantengono il volo del parapendio uniforme e stabilizzano la calotta esattamente sopra di voi e riducono drasticamente il rischio di subire collassi Se la vela picchia in avanti, usate i freni per rallentarla. Allo stesso modo, se pendola indietro rilasciate i freni per farle prendere velocità. Lo scopo è quello di mantenere la vela sempre sopra la vostra testa.
Nessun pilota o parapendio è immune da collassi. Tuttavia, un pilotaggio attivo eliminerà virtualmente ogni tendenza al collasso. Quando le condizioni sono turbolente, siate più attivi ed anticipate i movimenti della vostra vela. Siate sempre coscienti della vostra altitudine e non andate in sovracorrezione.

IMPORTANTE
non iniziate mai una virata partendo dalla velocità minima (es: con i freni completamente trazionati) perché correreste il rischio di innescare una vite negativa.

IMPORTANTE
Tenete sempre in mano i comandi e non volate in condizioni di turbolenza

Atterraggio

Il Mojo5 non ha caratteristiche d'atterraggio inusuali, ma giusto come promemoria, qui trovate un po' di suggerimenti

- Preparate sempre il vostro atterraggio con anticipo, e con ampi margini di sicurezza e opzioni per recuperare gli errori.
- A quote inferiori ai 30 metri evitate le virate strette, perché la vela dovrà picchiare per ritornare alla normale velocità di volo. Se foste bassi o se incontraste discendenza questo significherebbe che andreste ad impattare il suolo più rudemente del necessario.
- Mettetevi in piedi col busto proiettato in avanti che preme sul pettorale (specialmente se c'è turbolenza) preparandovi a correre o ad un possibile atterraggio da paracadutista
- Consentite alla vela di planare alla massima velocità di trim durante il tratto finale (mani alte), finché non sarete ad un metro da terra. (in condizioni ventose o turbolente dovrete sempre pilotare in modo attivo). A quel punto applicate i freni lentamente e progressivamente per rallentare la vela finché non stallerà e sarete in grado di posare i piedi a terra.
- Con venti deboli avrete bisogno di un lungo e progressivo tratto di raccordo per scaricare tutta la vostra velocità al suolo in eccesso. Con vento forte, la vostra velocità in avanti è già bassa, perciò dovrete rallentare solo quanto serve per addolcire il contatto con il suolo.
- Una frenata troppo repentina può causare una risalita della vela ed un suo arretramento, mettendovi in una situazione pericolosa. Se la vela comincia a risalire, rilasciate gradualmente i comandi (10-20 cm) -non alzate totalmente le mani- poi rallentate nuovamente ma questa volta con più gradualità. Tenete i comandi a metà velocità, mettetevi in piedi e siate pronti a correre e frenate a fondo quando siete prossimi al suolo.
- Scegliete lo stile d'approccio più appropriato in funzione dell'area d'atterraggio e delle condizioni dell'aria.
- Con vento forte sarà necessario che vi giriate verso la vela l'istante stesso in cui i vostri piedi toccheranno il suolo. Una volta girati, trazionate gradualmente e simmetricamente i freni per stallare la vela. Se la vela vi trascinerà, correte verso di lei.
- Se il vento fosse veramente molto forte e rischiaste di essere trascinati, stallate la vela con gli elevatori C. Questo stallerà la vela in modo molto rapido e controllabile e vi trascinerà di meno che se usaste i freni.
- Atterrate sempre controvento!

TECNICHE AVANZATE DI VOLO

Ozone vi ricorda che l'esecuzione di queste manovre andrebbe appresa sotto la supervisione d'istruttori qualificati e sempre eseguite con prudenza. Non trascurate di considerare che un'attenta valutazione delle condizioni meteo effettuata sempre prima del decollo, eviterà di dover poi mettere in pratica queste tecniche.

Grandi Orecchie

Ripiegando le estremità della vostra vela (orecchie), incrementate il suo il tasso di caduta. Questo serve per mantenersi fuori da una nube o per scendere rapidamente in una zona d'ascendenza ad esempio per eseguire un top landing.

Per trazionare le grandi orecchie tenete i freni, ed afferrate le linee A esterne (elevatori Baby A), poi tirate verso il basso (meglio un lato alla volta) finché gli stabilo si ripiegano. Le linee A esterne sono attaccate agli elevatori Baby A per identificarle meglio e facilitare la manovra. La dimensione delle orecchie può essere regolata trazionando di più la linea oppure afferrando più in alto il cordino. Non usate i freni se non per rigonfiare la vela. Per controllare la direzione con le orecchie chiuse usate lo spostamento del peso. Per riaprire le orecchie, rilasciate contemporaneamente entrambi le A esterne. Per aiutare il gonfiaggio frenate delicatamente un lato per volta finché gli stabilo non si rigonfiano. Evitate di frenare a fondo e simmetricamente, perché potreste innescare uno stallo o andare in paracadutale.

IMPORTANTE: potete atterrare con le orecchie (rilasciandole prima del raccordo finale). Vi consigliamo di non farlo in turbolenza o vento sostenuto, per via della possibilità di stallo e della mancanza di precisione nel pilotaggio scendendo nel gradiente di vento.

Una volta che le grandi orecchie sono ripiegate, potete incrementare il tasso di caduta spingendo la barra dell'acceleratore MAI provare a fare le grandi orecchie con l'acceleratore già tirato. Questo potrebbe portare ad una chiusura asimmetrica molto importate. Prima chiudere le grandi orecchie e poi tirare la speed bar.

Sebbene sia possibile innescare una spirale mentre si trattengono le orecchie, gli alti sforzi che vengono applicate sulle linee inferiori potrebbero eccedere il loro carico di rottura causando un cedimento strutturale.

Ozone raccomanda di NON eseguire spirali con le orecchie chiuse.

IMPORTANTE
Chiudete le orecchie trazionando un lato alla volta.

MAI fare le orecchie durante il volo accelerato, perché potrebbe provocare una chiusura importante. Prima chiudere le grandi orecchie e poi tirare la speed.

NON eseguite spirali mentre trattenete le orecchie chiuse.

Stallo di B

Lo stallo B è utilizzabile solo per discese rapide in condizioni d'emergenza. E' più veloce e più sicuro perdere quota con una spirale rispetto ad uno stallo di B.

Per innescare uno stallo di B, tenete in mano le maniglie dei freni e ponete le vostre dita tra i cordini al di sopra dei maillons degli elevatori B. Appena trazionerete le B il flusso dell'aria sulla vela si romperà e la vela perderà la sua velocità di avanzamento ma rimarrà aperta e voi scenderete con un tasso di circa 6 m/sec

Per uscire dallo stallo B bisogna rilasciare le B simmetricamente con un movimento graduale e progressivo. La vela ritornerà al normale volo traslato senza bisogno di alcun comando aggiuntivo. Assicuratevi sempre che la vela sia tornata al volo normale prima di usare ancora i freni.

Se trazionerete troppo le B, la vela assumerà una forma a corolla e diverrà instabile. Se capitasse: rilasciate leggermente le B finché la vela non si stabilizzerà oppure uscite dallo stallo di B rilasciando immediatamente gli elevatori B; non mantenete lo stallo di B se non è stabile.

IMPORTANTE
Il movimento di beccheggio all'uscita dello stallo B è minimo ma necessario. Vi raccomandiamo di non frenare la vela fintanto che non siate sicuri che abbia ripreso a volare.

Spirali

Se eseguirete una serie di virate a 360 gradi sempre più strette, innescherete una discesa in spirale (vite). Questo porterà ad una rapida perdita di quota. Per iniziare una vite guardate e inclinatevi nella direzione dove volete andare, poi applicate gradualmente il freno interno. Il Mojo 5 eseguirà almeno un giro di 360° prima di entrare in vite. Una volta in vite dovrete ricentrare il vostro peso ed applicare una leggera pressione di freno sul lato esterno per mantenere l'estremità in pressione e gonfia.

In vite è possibile raggiungere in sicurezza dei tassi di caduta di 8 m/sec, ma queste alte velocità ed accelerazioni possono essere disorientanti, perciò ponete particolare attenzione alla vostra quota. Per uscire dalla spirale, riportate il peso al centro, rilasciate lentamente il freno interno ed applicate una piccola quantità di freno esterno. Mentre il Mojo 5 rallenta, consentitegli di continuare la virata finché non ha smaltito abbastanza energia per ritornale al volo livellato senza eccessive pendolate.

IMPORTANTE
Siate sempre pronti a pilotare la vostra vela per condurla fuori dalla spirale. Usate lo spostamento del peso dalla parte opposta ed applicate abbastanza trazione sul freno esterno per fermare la spirale.

Il Mojo 5 dimostra una leggera tendenza a rimanere in spirale stabile, tuttavia, alcuni parametri possono interferire con il suo comportamento: - Errata regolazione del pettorale (troppo aperto) - Peso totale in volo superiore alla gamma omologata oppure l'innesco di una spirale affondata a tassi di caduta molto elevati. Dovrete sempre essere preparati a pilotare la vostra vela fuori dalla spirale. Per farlo spostate gradualmente il peso all'esterno, e frenate abbastanza con l'esterno per costringere la vela ad uscire dalla vite; così la vela comincerà a tornate al volo normale. Non provate mai a recuperare una spirale applicando violentemente e velocemente il comando esterno, perché questo provocherà un aggressiva ripresa e pendolata.

Pilotaggio attivo con gli elevatori C

Durante la planata a velocità di trim o nel volo accelerato, è possibile pilotare con gli elevatori C. Questo migliora la percezione ed il controllo della vela e vi consente di volare in modo attivo senza usare i freni. Usare i freni nel volo accelerato causa un aumento della resistenza aerodinamica che non solo è inefficiente, ma riduce anche la stabilità del profilo. Usare i freni con l'acceleratore può portare ad un collasso. Usare le C aumenta l'angolo d'incidenza in modo più graduale lungo la corda alare e non indebolisce il profilo. Questa percezione diretta vi consente di fermare i collassi prima che si verifichino e di mantenere velocità più elevate e volare con efficienze più alte attraverso le turbolenze.

Per pilotare con le C, tenete i freni in mano (rimuovete i giri di linea sulle mani), ed afferrate gli elevatori C. Tenendo le C potete pilotare in modo attivo nelle turbolenze. Se percepite il bordo d'attacco perdere pressione, mentre rilasciate una parte dello speed potete trazionare leggermente le C, questo aiuterà a mantenerlo aperto. Fate attenzione ad applicare solo leggere trazioni sulle C perché se foste troppo energici potreste provocare uno stallo. La quantità di trazione e lo sforzo dipendono dalla turbolenza/perdita di pressione, ma sul principio siate sempre graduali e delicati: Imparate quanto rilasciare dello speed e quanto sforzo applicare alle C per tenere aperto il bordo d'attacco in modo da evitare ampi movimenti sul beccheggio.

Siate disponibili ad esercitarvi a lungo, perché questo nuovo metodo può richiedere un po' di tempo per diventare totalmente intuitivo, efficace e comodo. Questa metodologia di controllo è indicata per planare in aria 'normale' cioè senza forti turbolenze e non sostituisce l'appropriato volo attivo con i freni da usarsi in robusta turbolenza. Se non siete certi delle condizioni dell'aria, ritornate alla velocità di trim, rilasciate le C e pilotate la vela in modo attivo con i freni

IMPORTANTE
Non usate mai i freni mentre usate lo speed perché rende la vela più suscettibile di chiusure.

INCONVENIENTI DI VOLO

Chiusure

A causa della struttura flessibile del parapendio, le turbolenze possono causare un improvviso collasso di una porzione di vela. Questo può variare da una piccola asimmetrica del 30% della vela ad un collasso totale (stallo frontale).

Se subite una chiusura asimmetrica, per prima cosa dovrete mantenete il controllo della vostra direzione: dovrete allontanarvi dal terreno, dagli ostacoli e dagli altri piloti. Una chiusura asimmetrica può essere facilmente controllata spostando il peso verso la parte aperta ed applicando una piccola quantità di freno necessaria a controllare la direzione. Queste azioni, nella maggior parte dei casi saranno sufficienti a recuperare completamente il volo normale.

Quando la vela è parzialmente sgonfia diventa effettivamente più piccola, perciò il carico alare e la velocità di stallo sono maggiori ed entrerà in vite negativa o in stallo con un minore input di comando rispetto al volo normale. Nel vostro sforzo per evitare che la vela giri dalla parte chiusa, dovrete essere molto attenti a non stallare la semiala che sta ancora volando. Se non siete in grado di fermare la rotazione della vela senza rischiare il negativo, lasciate che giri mentre voi riaprite la chiusura

Se avete subito un'asimmetrica che non si recupera autonomamente, per riaprire la semiala chiusa, applicate una lunga e progressiva pompata dalla parte della chiusura. Questa azione dovrà durare circa due secondi per ogni pompata. Pompare troppo velocemente non rigonfierà la vela, e pompando troppo lentamente potreste portare la vela molto vicino od oltre il punto di stallo

Le chiusure simmetriche si riaprono autonomamente senza intervento del pilota, tuttavia, 15-20 cm di freni applicati simmetricamente agevoleranno il rigonfiaggio. Dopo un collasso frontale verificate la vostra velocità ed accertatevi che la vela non sia in stallo paracadutale prima di ulteriori input di comando.

Se il vostro Mojo 5 collassa durante il volo a speed, rilasciate subito l'acceleratore, e seguite la procedura spiegata sopra

ATTENZIONE
wingovers scoordinati possono causare ampie chiusure asimmetriche e cravatte, perciò non vanno mai eseguiti in prossimità del terreno.

Cravatte

Se un'estremità della vostra vela dovesse incastrarsi tra i cordini, questa situazione è chiamata cravatta. Questo può indurre la vostra vela in una spirale difficile da controllare. La prima soluzione per uscire da questa situazione è stabilizzare la vela in volo livellato controllando la direzione e poi trazionare la linea dello stabilo (CR4 -linea verde attaccata all'elevatore C) finché lo stabilo non si libera da solo. Dovrete essere molto prudenti con ogni input dei freni per non stallare la semiala opposta. Potete anche impiegare profonde affondate del freno dalla parte incravattata, facendolo è importante che spostiate il peso verso la semiala aperta, atrimenti rischiereste un negativo o una spirale affondata. Lo scopo è di sgonfiare lo stabilo ma senza andare in spirale asimmetrica. Se eseguita bene questa manovra libererà la cravatta.
Se si trattasse di una cravatta molto ampia e questo metodo non funzionasse, l'unica soluzione è un post stallo. Non fatelo se non siete più che pratici sul come eseguirlo ed agite solamente con un ampio margine di quota. Ricordate che se la rotazione dovesse accelerare senza che voi siate in grado di controllarla, dovrete usare subito il paracadute di soccorso fintanto che avrete quota sufficiente per farlo

Stallo Paracadutale

E' possibile che la vela entri in stallo paracadutale. Questo può essere provocato da molte cause come: un rilascio molto lento in uscita dallo stallo-B, volare con le vela bagnata, o dopo un collasso asimmetrico o frontale. Spesso sembra che la vela si sia rigonfiata regolarmente ma continua a scendere verticalmente senza avanzamento. Questa situazione si chiama stallo paracadutale

E' improbabile che capiti ad una vela Ozone, ma se dovesse succedere, per prima cosa dovete rilasciare immediatamente entrambi i freni, questo permetterà alla vela di tornare al volo normale. Se ancora non dovesse accadere nulla, spingete in avanti gli elevatori A oppure spingete lo speed, finché la vela non ritorna al volo normale. Assicuratevi che la vela stia volando regolarmente (verificate la sua velocità) prima di usare nuovamente i freni.

Non volate mai sotto la pioggia, perché aumenta la possibilità di incorrere in uno stallo paracadutale. Per evitare di andare in stallo sotto la pioggia evitate di impiegare i freni a fondo, e non fate le orecchie. Cercate un'area sicura per atterrare ed usate lo speed per avere sempre una buona velocità all'aria.

IMPORTANTE
Una cattiva preparazione del decollo, fare acrobazie, volare una vela di livello troppo elevato o in condizioni troppo forti per le vostre capacità, sono le cause principali delle cravatte.

IMPORTANTE
solo pochi cm di trazione dei freni possono tenere la vostra vela in stallo. Se li avete, rilasciate sempre i giri di comando sulle mani!

IMPORTANTE
non volate mai sotto la pioggia o con una vela bagnata

Ripiegamento

Per prolungare la vita della vostra vela e mantenere i rinforzi in plastica nelle condizioni migliori possibili, è molto importante ripiegare la vela attentamente.

Ozone raccomanda di usare il metodo di ripiegamento concertina come mostrato, così che tutte le celle restino allineate l'una all'altra e non si pieghino i rinforzi in plastica. Usando la Ozone Saucisse si semplificherà il ripiegamento e si preserverà la vela prolungandone la sua durata nel tempo.

Step 1. appoggiare a terra la vela a fiocco oppure adagiarla sopra la Saucisse pack. E' sempre meglio partire con la vela a fiocco per evitare il trascinamento del bordo d'attacco sul terreno

Step 2. raggruppare i rinforzi in plastica sul bordo d'attacco mantenendo le fettucce delle "A" allineate e assicurandosi che i rinforzi in plastica siano disposti uno di fianco all'altro.

Step 3. Legare il bordo d'attacco. (La vela non deve essere piegata a metà ma con tutte le centine parallele da stabilo a stabilo. E' molto importante non piegare il cassone centrale o il rinforzo in plastica.

Step 4. Raggruppare il bordo d'uscita usando le fettucce delle linee B,C e D..

Se usate la Saucisse andate allo Step 8.

Step 5. Quando il bordo d'attacco e il resto della vela sono stati sistemati, girare tutta la vela su un lato.

Step 6. piegare la vela in 3 o 4 parti facendo attenzione a non piegare il bordo d'attacco

Step 7. Ora posizionate la vela ripiegata all'interno della sacca di contenimento

Step 8. Se usate la Saucisse Pack, chiudetela facendo attenzione a non incastrare il tessuto della vela nella cerniera.

Step 9. Girare su un lato la Saucisse e fate la prima piega appena dopo i rinforzi del bordo d'attacco. Non piegare i rinforzi in plastica. Piegare la vela in 3 o 4 parti

IMPORTANTE: Non lasciare la vela stesa sul terreno prima di piegarla, questo potrebbe causare danni da abrasione all'estradosso mentre tirate la vela dal centro. Ripiegare SEMPRE dal "fiocco" e sollevare la vela se la dovete spostare per raggruppare il bordo d'attacco.

IMPORTANTE: Non piegare la vela al centro, pieghereste i rinforzi in plastica. Piegate la vela con in metodo concertina da stabilo a stabilo prima di riporla nella sacca

Cura della vela

Molte vele si danneggiano a causa di manovre al suolo eseguite senza cura. Questo è un elenco di cose da non fare per prolungare la vita della vostra vela:

- NON trascinate la vela per spostarla, perché danneggereste il tessuto. Sollevatela e trasportatela
- NON aprite la vela con vento forte senza prima aver liberato il fascio funicolare - per non indurre inutili sollecitazioni ai cordini.
- NON camminate sulla vela o i cordini.
- NON gonfiare la vela e lasciare che poi crolli indietro al suolo. Fatelo il più dolcemente possibile, smorzando la caduta quando si abbatte muovendovi verso la vela.
- NON consentire che la vela vada ad impattare il suolo con il bordo d'attacco! Questo stressa la vela e le sue cuciture e può persino provocare l'esplosione di un cassone!
- Volare in aria salmastra, in zone con suolo abrasivo (sabbia, rocce...), le manovre con vento forte, tutto questo accelera il processo d'invecchiamento della vela.
- NON volate sotto la pioggia e non lasciate la vela inumidita
- NON lasciate esposta la vostra vela ai raggi UV più del necessario, Ripiegatela appena finito il volo, non lasciatela esposta al sole.
- La vostra vela Ozone ha una fessura chiusa col velcro sul bordo d'uscita detta: 'butt hole'. Serve per svuotare agevolmente le cose che vi si accumulano dentro come: sabbia, foglie, sassi, telefonini ecc.
- Se volate con un giro di freno sulle mani, periodicamente dovete liberare i giri che si formano sul cordino principale, Questi giri accorciano la linea e in volo provocano una costante tensione sul bordo d'uscita che può causare problemi in decollo, stalli o far volare storta la vela.
- Sostituite le linee dei freni se sono danneggiate
- State attenti durante le manovre al suolo, di non tagliare le linee dei freni sfregandole contro le linee principali o gli elevatori. Le abrasioni causate da un movimento a sega, può danneggiare le linee principali e provocare un prematuro invecchiamento degli elevatori. Se vedete un qualunque segno d'abrasione, specialmente sulle linee, inviate la vela ad un servizio riparazione qualificato e cosa importante: cambiate la vostra tecnica di controllo al suolo per impedire ulteriori futuri danni

È raccomandabile effettuare delle ISPEZIONI PERIODICHE alla vostra vela, specialmente dopo un intenso periodo d'uso o dopo un incidente o un lungo periodo d'immagazzinamento

Immagazzinamento e Trasporto

Riponete sempre la vostra attrezzatura in un luogo asciutto protetto dal calore diretto. Il calore e l'umidità sono i principali fattori d'invecchiamento per la vostra vela. (riporre una vela umida nella vostra auto sotto il sole è il peggiore esempio).

Se atterrate in acqua salata dovrete sciacquarla a fondo con acqua dolce prima di farla asciugare. Fate asciugare la vela all'ombra in un luogo ventilato. Non usate mai asciugacapelli ecc.

IMPORTANTE
mai ripiegare la vostra vela bagnata

Prestate attenzione che nessun insetto sia impacchettato con la vela. Alcuni insetti possono bucare il tessuto nel tentativo di scappare oppure, se muoiono, si decompongono rilasciando sostanze acide che possono causare dei buchi

Trasportate la vela nelle apposite sacche e tenetela lontana da olii, sostanze chimiche, detergenti ecc.

Pulizia

Ogni genere d'abrasione o sfregamento può danneggiare il trattamento del tessuto. Pertanto, per pulire la vela vi raccomandiamo di usare un panno morbido inumidito con acqua, facendo piccoli movimenti lungo la superficie.

IMPORTANTE
mai usare detergenti o solventi chimici

Riparazioni della Vela

Fate sempre riparare la vela presso un rivenditore autorizzato, o un laboratorio di riparazioni professionale, oppure inviate la vela al produttore nel caso di grandi e complesse riparazioni, in particolare quelle delle cuciture sui bordi.

Se danneggiate la vela:
Se lo strappo è piccolo e lontano da una cucitura o da un componente strutturale, potete ripararlo voi stessi. Troverete quello che vi serve nel kit di riparazione, un strappo può essere aggiustato con una pezza autoadesiva di rip-stop. Quando ritagliate le pezze arrotondate gli angoli e ricordate di concedere un ampio margine attorno allo strappo.
Potrete reperire maggiori informazioni sul modo di riparare la vostra vela sul sito web di Ozone, con le istruzioni passo per passo e le foto.

Se danneggiate un cordino:
Ogni linea visivamente danneggiata deve essere sostituita. Rivolgetevi ad un servizio riparazioni qualificato per avere la linea di ricambio. In alternativa potete richiederla presso il vostro rivenditore locale Ozone, o direttamente sul nostro sito: http://www.flyozone.com/paragliders/en/shop/lines.php

È importante che il sostituito sia fabbricato con lo stesso materiale, abbia la stessa resistenza e la stessa lunghezza . Potete controllarne la lunghezza confrontandola con quella della sua controparte sull'altro lato della vela, per verificare che siano simmetrici. Una volta sostituito il cordino, gonfiate e controllate la vela prima del volo

Controlli Periodici

La vostra vela, come un'autovettura, dovrebbe essere ispezionata periodicamente per garantirne l'adeguatezza al suo utilizzo in volo La vostra vela dovrebbe essere controllata per la prima volta da personale qualificato dopo 24 mesi o 100 ore, ma se siete volatori frequenti (più di 80 ore l'anno) vi raccomandiamo di farla controllare annualmente. Il lab autorizzato è: www.checkpointcornizzolo.it/

Il laboratorio d'ispezione vi dovrà dire le condizioni della vela, e se alcune parti hanno bisogno di essere verificate o sostituite anticipatamente rispetto ai tempi d'ispezione.

Il tessuto ed i cordini non invecchiano alla stesso modo: è possibile che dobbiate sostituire una parte o tutte le linee durante la vita della vostra vela. Questa è la ragione per la quale è importante effettuare dei regolari controlli allo scopo di conoscere le condizioni di tutti i componenti del vostro parapendio. Vi raccomandiamo che le ispezioni periodiche siano effettuate da personale qualificato

Voi siete i responsabili del vostro equipaggiamento di volo e la vostra sicurezza dipende da lui. Abbiatene cura e ispezionatene con regolarità tutti i suoi componenti. Anche i cambiamenti nel comportamento in volo di una vela sono segnali del suo invecchiamento, se notate una qualunque differenza, sarà opportuno far ispezionare la vela prima di volarla nuovamente. Qui di seguito trovate i criteri fondamentali per un controllo. Tutti i dettagli sul servizio sono disponibili sul nostro sito. La porosità viene misurata con il porosimetro, ed è il tempo impiegato da un determinato volume d'aria a passare attraverso ad una determinata superficie di tessuto. Il risultato è il tempo in sec. La misura viene eseguita in molti punti della vela, lungo tutta la sua apertura, a ridosso del bordo d'attacco, sia su estradosso che intradosso.

La resistenza del tessuto viene verificata con una prova non distruttiva secondo lo standard TS-108 che specifica la resistenza minima allo strappo per le calotte da sky diving e si esegue usando un Bettsometer. (B.M.A.A. Ap-proved Patent No. GB 2270768 Clive Betts Sails)

La resistenza delle linee si verifica sottoponendo a trazione i cordini centrali di A, B, C, superiori, mediani e inferiori (anche D se applicabile). Ogni linea viene tirata fino a rompersi ed il valore viene registrato. Il valore minimo accettabile è di 8g per le linee inferiori degli elevatori A e B e di 6g per tutte le altre linee inferiori rimanenti, calcolato in base al peso massimo d'omologazione della vela.
Gli stessi criteri si applicano anche alle linee mediane e sommitali.
Se il carico di rottura è troppo vicino al carico minimo calcolato, l'ispettore vi fornirà il periodo di tempo entro il quale dovrete effettuare una nuova ispezione.

La lunghezza totale delle linee (linee degli elevatori + linee mediane + linee superiori) deve essere verificata con un carico di tensione di 5DaN. La differenza tra lunghezza misurata e lunghezza originale non deve eccedere i +/- 10mm. Le alterazioni più frequenti della lunghezza del fascio sono dei leggeri accorciamenti delle C e leggeri allungamenti di A, B. Le conseguenze di queste alterazioni possono includere una minore velocità di trim, difficoltà di gonfiaggio ecc.

Elevatori: ispezione visiva per indentificare abrasioni o segni d'usura. La differenza dimensionale non deve eccedere +/-5mm rispetto alle indicazioni del manuale.

Controllo generale- deve essere effettuato anche un approfondito controllo generale a vista di tutti i componenti della vela: cuciture, centine, diagonali, linee, attacchi, ecc. per verificare che non ci siano danneggiamenti

Infine, se permangono dei dubbi, è opportuno effettuare un test di volo da parte di un professionista, per confermare che la vela si comporti in modo normale

Modifiche

Il vostro Ozone Mojo 5 è stato progettato e regolato per fornirvi l'ottimo compromesso tra prestazioni, maneggevolezza e sicurezza. Ogni modifica comporta la perdita della sua certificazione e probabilmente diverrà anche più difficile da pilotare. Per queste ragioni vi raccomandiamo caldamente di non modificare la vostra vela in alcun modo.

IMPORTANTE
abbiate cura della vostra vela ed assicuratevi che venga ispezionata secondo lo schema riportato qui sopra.

GARANZIA DI QUALITA' OZONE

In Ozone teniamo in seria considerazione la qualità dei nostri prodotti, tutte le nostre vele sono fabbricate nella nostra fabbrica secondo gli standard più elevati. Ogni vela fabbricata supera una serie di rigorosi processi di controllo qualità e tutti i componenti utilizzati per la fabbricazione della vostra vela sono tracciabili. Ogni commento/suggerimento da parte del cliente è sempre benvenuto e noi siamo impegnati a fornirgli il miglior servizio. Ozone garantisce tutti i suoi prodotti su difetti o errori di produzione, riparando o sostituendo gratuitamente ogni prodotto difettoso. Ozone ed i suoi distributori forniscono il più alto livello di servizio e riparazione; ogni prodotto danneggiato per usura verrà riparato ad un costo ragionevole. Se non siete in grado di contattare il vostro rivenditore, scrivete direttamente noi all'email: info@flyozone.com

Sommario

La sicurezza è il punto più importante del nostro sport. Per rispettare i parametri di sicurezza dobbiamo essere addestrati, allenati e coscienti dei pericoli intorno a noi. Per raggiungere questo dobbiamo volare il più regolarmente possibile, fare il più possibile pratica con manovre al suolo e tenere sempre d'occhio la meteo. Se siete carenti in una di queste aree, vi esporrete ad un pericolo maggiore del necessario.

Ogni anno molti piloti subiscono incidenti durante la fase di decollo; non diventate uno di loro. Il decollo è la fase che vi espone al maggior pericolo, perciò esercitatevi molto in questo. Alcuni luoghi di decollo sono piccoli e le condizioni non sono sempre perfette. Se siete capaci di effettuare bene le manovre al suolo, sarete in grado di decollare in sicurezza nonostante le difficoltà dove altri saranno intimoriti... Esercitatevi il più possibile, avrete meno possibilità di farvi male e più possibilità di godervi una fantastica giornata di volo.

Rispettate l'ambiente ed abbiate cura dei vostri luoghi di volo.

Se dovete mandare a scarto la vela fatelo in maniera responsabile per l'ambiente, non mettetela insieme ai normali rifiuti di casa.

Infine RISPETTATE la meteo, essa ha molta più forza di quanto possiate mai immaginare. Rendetevi conto di quali siano le condizioni adatte ad un pilota del vostro livello e mantenetevi all'interno di quella finestra

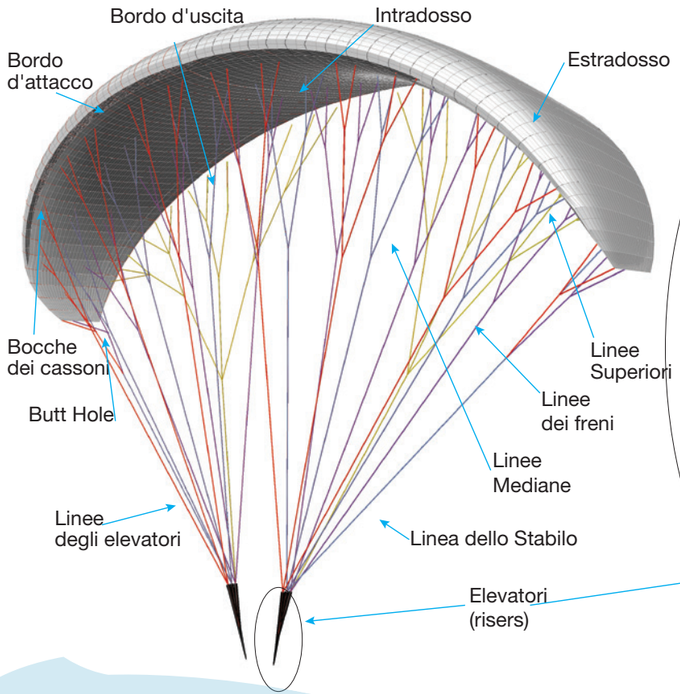
Buon volo & godetevi il vostro Mojo 5.
Team Ozone

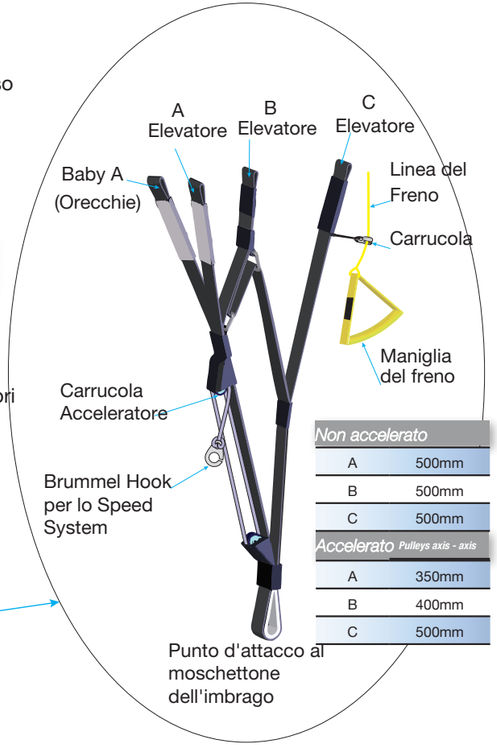
SPECIFICHE TECNICHE

	XS	S	M	L	XL
N. cassoni	40	40	40	40	40
Sup Proiettata (m2)	18.7	20.3	22.1	24	26.1
Sup Reale (m2)	22	23.9	26	28.3	30.7
Apertura Proiettata (m)	8.05	8.39	8.75	9.12	9.51
Apertura Reale(m)	10.39	10.83	11.29	11.77	12.27
Allungamento Proiettato	3.46	3.46	3.46	3.46	3.46
Allungamento Reale	4.9	4.9	4.9	4.9	4.9
Corda Media (m)	2.72	2.83	2.95	3.08	3.21
Peso Vela (Kg)	4.50	4.77	5.03	5.45	5.83
Escursione max freni (cm)	*	75	75	75	75
Gamma di peso in-volo (Kg)	55-770	65-85	80-100	95-115	110-130
Certificazione EN/LTF	A*	A	A	A	A

* Da confermare

DISEGNI TECNICI

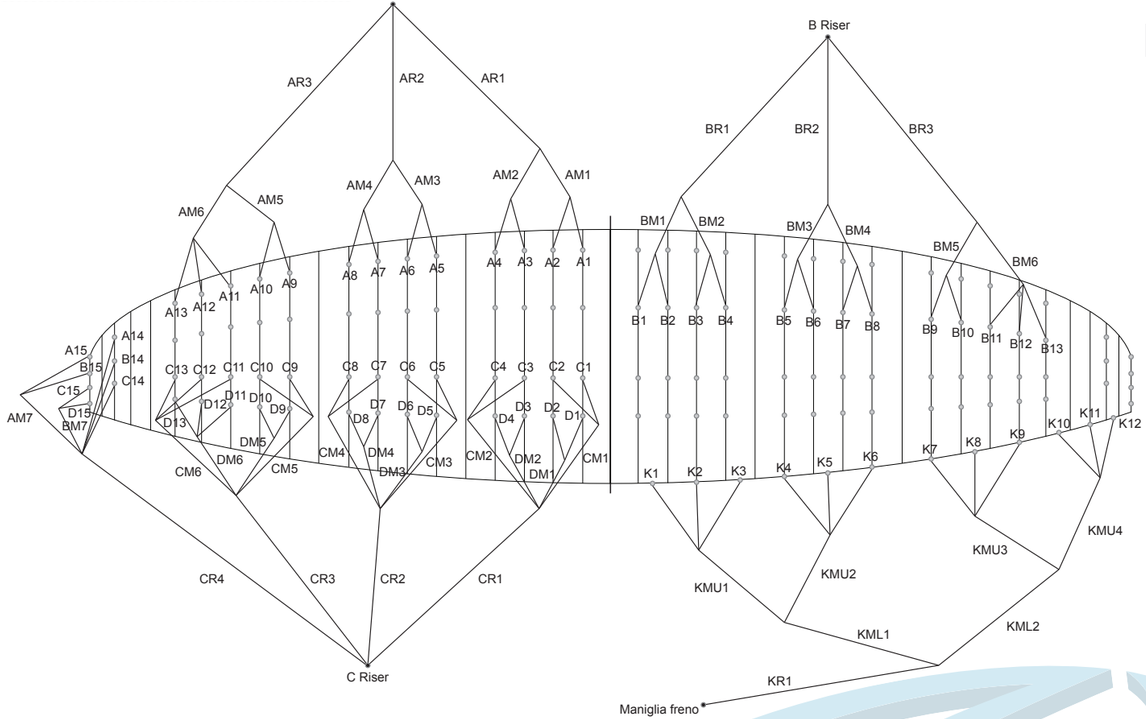




Non accelerato	
A	500mm
B	500mm
C	500mm
Accelerato *Pulleys axis - axis*	
A	350mm
B	400mm
C	500mm

SCHEMA LINEE

La lunghezza delle singole linee e quella complessiva si può reperire online



MATERIALI

Tutte le vele Ozone sono fatte coi materiali della migliore qualità disponibile

Tessuto

Estradosso
Dominico DOKDO 30D MF
Intradosso
Dominico DOKDO 30D MF
Centine
Dominico DOKDO 30D FM
Rinforzi bordo d'attacco
P18 plastic pipe

Linee principali

Elevatori
Edelrid 6843 - 160/200kg
Linee mediane
Liros DSL - 140kg
Linee superiori
Liros DSL - 70kg

Linee dei freni

Linea principale
Liros - 10-200-040
Linea mediana
Liros DSL - 70kg
Linea superiore
Liros DSL - 70kg

Elevatori & ~ hardware

Parti metalliche
Maillon Rapide - Pegeut
Fettuccia degli elevatori
20mm zero stretch polyester webbing
Carrucole
Austria Alpin

1258 Route de Grasse
Le Bar sur Loup
06620
France

Inspired by Nature, Driven by the Elements

www.flyozone.com