



XXLIFE2

Manual del piloto



XXLite 2

CONTENIDO

Gracias	01
Advertencia	02
Equipo Ozone	03
Tu XXLite 2	04
Limitaciones	06
Preparativos	08
Técnicas de vuelo básicas	10
Técnicas De Descenso Rápido	14
Incidentes	17
Cuidados de tu vela	20
Calidad Ozone	25
Especificaciones	26
Ilustraciones técnicas	27
Diagrama del suspentaje	28
Materiales	29
Link Lites	30

GRACIAS

Gracias por haber elegido volar Ozone. Como equipo de entusiastas del vuelo libre, competidores y aventureros, la misión de Ozone es fabricar parapentes ágiles de la más alta calidad, con diseños y prestaciones vanguardistas, y máxima seguridad.

Crear en tu parapente y tener confianza en él es algo que debe valorarse mucho más que pequeñas ganancias en prestaciones. Pregúntale a cualquiera de los pilotos que vuelen Ozone en tu zona, o a aquellos que con nuestras velas han realizado memorables vuelos de aventura o se han subido a podiums por todo el mundo. Toda nuestra investigación y desarrollo la concentramos en crear las mejores características posibles de mando/prestaciones con una seguridad óptima. Nuestro equipo de desarrollo tiene su base en el sur de Francia. Esta región, en la que se incluyen las zonas de vuelo de Gourdon, Mónaco y el Col de Bleyne, nos garantiza más de 300 días volables al año, lo que supone una gran baza en el desarrollo de la gama Ozone.

Como pilotos, entendemos a la perfección la magnitud que tiene invertir en un parapente nuevo. Sabemos que cuando se elige una vela nueva, una de las consideraciones esenciales es la relación calidad/precio, de modo que para mantener los costes bajos y la calidad alta, fabricamos todos nuestros productos en nuestra propia fábrica. Durante la fabricación, nuestras velas se someten a rigurosos controles de calidad que pueden trazarse de principio a fin. Así, podemos garantizar que todos nuestros parapentes poseen el mismo alto nivel de calidad.

Resulta esencial que leas este manual antes de volar con tu vela por primera vez. Este manual te ayudará a sacar a tu vela nueva el máximo partido, detalla información sobre el diseño, da consejos y describe la mejor manera de usarla, y también cómo cuidar tu vela para garantizar que tenga una larga vida útil y retenga un alto valor de reventa. Para estar al tanto de las últimas actualizaciones, incluidos todos los datos técnicos, por favor consulta la versión del manual disponible en nuestra página web. Lo puedes encontrar en www.flyozone.com

Si necesitas información adicional sobre cualquiera de nuestros productos, por favor visita flyozone.com o ponte en contacto con tu distribuidor local, alguna escuela o con cualquiera de nosotros aquí, en Ozone.

¡Vuela seguro!
Equipo Ozone

ADVERTENCIA

- El parapente es un deporte potencialmente peligroso que puede causar lesiones serias que pueden ser incluso medulares o fatales. Si vuelas un parapente Ozone debes hacerlo con pleno conocimiento de los riesgos que implica.
- Como propietario de un parapente Ozone, asumes responsabilidad exclusiva sobre todos los riesgos asociados con su uso. Un uso inapropiado y/o abuso de tu material elevará esos riesgos.
- Queda excluida cualquier exigencia de responsabilidad hacia el fabricante, distribuidor o revendedores, debida al uso de este producto.
- Prepárate para practicar todo lo que puedas, sobre todo el manejo en el suelo de la vela, pues es un aspecto fundamental del parapente. Tener un pobre control de la vela en el suelo es una de las causas más comunes de accidentes.
- Debes estar dispuesto a continuar tu aprendizaje tomando cursos avanzados para seguir la evolución de nuestro deporte, pues las técnicas y los materiales no dejan de mejorar.
- Emplea únicamente parapentes homologados, sillas con protección y paracaídas de emergencia que no estén modificados, y úsalos únicamente dentro de sus rangos homologados de peso. Por favor, recuerda que volar una vela fuera de su configuración homologada puede dejar sin validez cualquier seguro (por ejemplo, responsabilidad civil, vida, etc.) que puedas tener. Verificar la cobertura de tu seguro es tu responsabilidad como piloto.
- Asegúrate de completar una minuciosa y diaria inspección prevuelo de todo tu material. Nunca intentes volar con un material desaparejado o dañado.
- Usa siempre casco, guantes y botas.
- Todos los pilotos deben estar en posesión de una licencia del nivel apropiado para su país respectivo, así como un seguro a terceros.
- Asegúrate de que antes de volar estés sano tanto física como mentalmente.
- Elige la vela, silla y condiciones correctas para tu nivel de experiencia.
- Antes de despegar, presta especial atención al terreno sobre el que vas a volar y a las condiciones meteorológicas. Si albergas dudas, no vuelas, y añade siempre un amplio margen de seguridad en todas tus decisiones.
- NUNCA vuelas tu vela con lluvia, nieve, viento fuerte, nubes o condiciones turbulentas.
- Si vuelas de manera juiciosa y segura, disfrutarás de muchos años de parapente.

Recuerda, la razón de nuestro deporte es DISFRUTAR

EQUIPO OZONE

Lo que nos sigue moviendo a todos en Ozone es nuestra pasión por el vuelo, nuestro amor por la aventura y nuestras ganas de ver cómo el desarrollo de parapentes en Ozone crea mejores velas, más versátiles y seguras.

El equipo de diseño lo forman David Dagault, Luc Armant, Fred Pieri, Russell Ogden, Honorin Hamard y Sam Jobard. Dav empezó a volar cuando tenía 12 años y ha acumulado un montón de experiencia en vuelo de competición, distancia y en diseño de parapentes. Luc, adicto al vuelo de distancia y a la competición, es ingeniero naval con experiencia. Fred, es nuestro genio matemático, ingeniero mecánico y especialista en vuelo vivac. Russ es piloto de competición y acumula miles de horas de vuelo como piloto de pruebas. Honorin Hamard, campeón de Europa y del mundo, es un piloto con talento natural que vuela desde que tenía 13 años de edad. Sam diseña y desarrolla nuestra gama de sillas. Entre todos, se reúne una ingente cantidad de conocimientos, ideas y experiencia con las que trabajamos conjuntamente en los diseños, el desarrollo y las pruebas.

Mike Cavanagh es el jefe, y ha ganado en múltiples ocasiones la liga de distancia del Reino Unido. Cuando no está volando, se encarga de controlar el caos, a lo que le ayuda Jean Christophe Skiera (JC), quien se ocupa de nuestra red de distribución y de la gama de productos. La promoción y comercialización las coordina la leyenda del salto BASE Matt Gerdes.

En la oficina, las riendas las llevan Karine Marconi, Chloe Vila e Isabelle Martínez. Estas magníficas mujeres se ocupan de los pedidos, los distribuidores, el equipo de diseño y la marcha diaria de la empresa. Si ellas, reinaría el caos.

Nuestra fábrica, que es propia y en la que trabajan más de mil personas, se encuentra en Vietnam y la dirige el doctor Dave Pilkington que trabaja incansablemente fabricando velas y produciendo prototipos, así como investigando en materiales y en procesos de fabricación para nuestros futuros productos. Le respalda un estupendo equipo liderado por Khanh y Phong.

TU XXLITE 2

Con la optimización del peso como criterio, la XXLite 2 es una vela ligera de montaña simple superficie diseñada para pilotos que se toman en serio el Hike & Fly. Este nuevo y mejorado diseño ofrece un mayor planeo, mayor velocidad a frenos libres y la posibilidad de elevar la velocidad de vuelo mediante un acelerador. En comparación a la XXLite original, también resulta más confortable en vuelo, aterriza mejor y su mando es más y tiene un mando más consistente.

Desde que nuestro equipo diseñó el concepto original de vela de simple superficie, no ha dejado de trabajar en mejoras, creando numerosos prototipos y probando numerosos conceptos e ideas. Nuestro objetivo principal era aumentar la velocidad utilizable y las prestaciones, pero sin comprometer el peso, el volumen o la seguridad. La XXLite 2 incorpora un exclusivo borde de ataque que forma un tubo que abarca toda la envergadura y que da lugar a un borde de ataque sólido que admite menores ángulos de ataque y que hace que la velocidad a frenos libres sea mayor (comparable ahora a una vela normal de doble superficie), y la capacidad de acelerar la vela aún más. Ese aumento de velocidad amplía la ventana de condiciones volables seguras y mejora de manera significativa las prestaciones generales en condiciones reales.

El inflado continúa siendo ridículamente sencillo, y la vela sube y se pone en la vertical sin que sea necesario agarrar las bandas. La velocidad de despegue continúa siendo baja, por lo que resulta fácil despegar con unos pocos pasos, y el comportamiento en el aterrizaje ha mejorado de manera significativa, pues ahora el redondeo es realmente efectivo y convierte la velocidad en sustentación para que las tomas sean suaves y controladas, incluso con viento cero.

Las mejoras hechas en el diseño han moderado la respuesta de la vela, la cual es ahora más confortable e inspira mayor confianza que la XXLite original, y absorbe la turbulencia y los movimientos del aire de una manera más controlada. Sin embargo, sigue siendo una vela especial para pilotos especiales que estén capacitados para apreciar sus características y tengan la destreza y experiencia necesarias para pilotarla. Al estar toda la vela expuesta al viento relativo, y al faltar aproximadamente 5 kilos de masa de aire del "interior" de la vela, la XXLite 2 es más de un 80% más ligera que una vela normal del mismo tamaño. En consecuencia, el piloto sentirá más el aire, al tener la vela mucha menos inercia cuando se mueve a través de variaciones en la masa de aire. Esta mayor "sensibilidad" no debe menospreciarse, y es importante que los pilotos que elijan volar la XXLite 2 sean capaces de apreciar la información que transmitirá esta vela, así como las condiciones en las que resultará apropiado volar con ella.

Disponible en 2 tallas, de 16 y de 18 metros, y homologada EN D*, su poco peso y escaso volumen plegada hacen de la XXLite 2 la vela ideal para el Hike & Fly. La recomendamos para pilotos de Hike & Fly con experiencia que quieran añadir una segunda (o tercera) vela a su material de vuelo.

* Ver el apartado sobre la homologación.

Mochila

Tu vela se entrega con la mochila B* Lite, diseñada específicamente para la XXLite 2. Pesa poquísimos y tiene el volumen perfecto para tu equipo de vuelo ultraligero. Las hombreras y el cinturón son ajustables, y resulta ideal para el Hike & Fly.

Freno

La longitud de los cordinos de freno ha sido minuciosamente ajustada durante las pruebas. NO ajustes los cordinos de freno de manera que los dejes fuera de los márgenes con los que la vela ha sido homologada.

- Comprueba que el cordino de freno tenga la misma longitud en ambos lados.
- Si has tenido que quitar un puño de freno, comprueba que cuando vuelvas a ponerlo el cordino pase por la polea.
- Cuando se sueltan en vuelo los frenos, sus cordinos deben quedar flojos. Deben formar un arco bien notorio para garantizar que el borde de fuga no se deformará cuando se acelere.

Bandas

La XXLite 2 ha sido diseñada con 2 bandas por lado. Las bandas de Dyneema Amsteel son ligeras y prácticas y, para reducir aún más el peso, llevan conectores Link Lite en lugar de maillones metálicos. Las bandas llevan un sistema de acelerador, pero no tienen trimmers.

Homologación

La XXLite 2 lleva bifurcados en el borde de ataque los puntos de anclaje de los cordinos A y B, lo que hace imposible inducir plegadas asimétricas conforme a los requisitos de la homologación EN. Sin embargo, mediante el empleo de cordinos adicionales de plegado, se puede realizar una plegada asimétrica correctamente, y la vela recupera la plegada como una EN A. Debido a la reglamentación actual, el empleo de cordinos de plegado conlleva automáticamente que la vela sea clasificada como EN D. Nosotros, sin embargo, creemos que esa clasificación no refleja el comportamiento real de la vela ni las exigencias de pilotaje para el piloto.



ES

IMPORTANTE
En el improbable caso de que se te rompa en vuelo un cordino de freno, o que se te soltara un puño de freno, la vela puede pilotarse tirando con suavidad de las bandas traseras (las bandas B).

LIMITACIONES

La XXLite 2 es una vela de simple superficie diseñada para pilotos con experiencia y únicamente para volar en monoplaza. No es apropiada para vuelos biplaza, enseñanza o acrobacia. Con ella se puede hacer ladera, girar térmica y aterrizar arriba como con cualquier otra vela, pero debido a su menor velocidad máxima está más limitada en cuanto al rango de condiciones meteorológicas seguras para volar. No debe usarse con viento fuerte o cuando exista la posibilidad de que la velocidad del viento aumente de manera significativa. Al igual que con todos los parapentes, no debe volarse en condiciones especialmente turbulentas. Es importante que comprendas y respetes las limitaciones inherentes que conlleva volar una vela que carezca de una alta velocidad máxima. Vuela únicamente en condiciones tranquilas y sensatas.

Peso total en vuelo

Ambas tallas de la XXLite 2 han sido homologadas para un rango de pesos específico, y recomendamos encarecidamente que respetes esos límites. Si eres un piloto con experiencia en velas de simple superficie que necesite la vela más ligera y compacta para hacer Hike & Fly en serio, deberías elegir la talla pequeña. Si no tienes mucha experiencia o quieres una vela que vaya mejor para volar térmica, será más adecuada la talla grande.

XXLite 2 16 = 55-90 kilos

XXLite 2 18 = 67-105 kilos

Arrastre con torno

La XXLite 2 no es apropiada para volar con torno

SIV / Acro

La estructura de la XXLite 2, al estar expuesta, es más susceptible a recibir daños. Por este motivo, no recomendamos que se hagan con ella cursos SIV o maniobras acrobáticas, pues hacerlo reducirá la vida útil de la vela, y si se hacen de manera incorrecta, la vela puede sufrir daños.

Volar con lluvia

Las velas modernas pueden verse afectadas por la lluvia y la humedad, y una vela mojada puede dejar de volar de manera normal. Si de manera accidental te pilla un chaparrón, lo mejor es aterrizar de inmediato. Si tu vela se moja en el aire, lo recomendable es volar pisando el acelerador, incluso durante la aproximación final. NO hagas orejas como técnica de descenso, pues el aumento de la resistencia elevará la posibilidad de que la vela entre en parachutaje. En lugar de ello, pierde altura haciendo giros de 360 grados suaves, y mantén en todo momento tu velocidad-aire. Si tu vela entra en parachutaje al mojarse, acelera de inmediato para volver a ganar velocidad-aire.

PREPARACION

Acelerador

Para instalar el acelerador, guía primero por los sitios correspondientes de la silla los cordinos que se entregan con el acelerador. Asegúrate de hacerlo correctamente y de que los cordinos pasen por todas las poleas (consulta el manual de tu silla para saber cómo hacerlo). Ata los cordinos del acelerador al acelerador de las bandas mediante un nudo de alondra. En tierra se puede hacer un ajuste básico del siguiente modo: pídele a un amigo que sujete las bandas tensándolas hacia arriba para dejarlas en la posición que tendrán en vuelo, mientras tú estás sentado en la silla sobre el suelo. Ahora ajusta la longitud de los cordinos de manera que el pedal principal quede justo debajo del asiento de tu silla. Debe quedar holgura suficiente en el acelerador para asegurarse de que éste no tire de las bandas delanteras durante el vuelo normal a frenos sueltos. Una vez ajustado, comprueba el recorrido completo del acelerador en condiciones de vuelo tranquilas, y asegúrate de que la tracción sobre ambas bandas al pisarlo sea simétrica. Cuando estés de nuevo en tierra podrás terminar de ajustarlo para dejarlo a la longitud precisa.

Silla

Antes de volar la vela es importante que ajustes la silla con la que vayas a hacerlo. Dedicar tiempo a dejar bien regulados los diversos puntos de ajuste de la silla hasta que estés completamente cómodo. La cinta ventral debe ajustarse para que la separación entre el centro de ambos puntos de anclaje sea de entre 42 y 46 centímetros

Vela

Para preparar la vela, extiéndela sobre su extradós e inspecciónala de manera minuciosa. Deberás comprobar el estado tanto del intradós como del extradós, para ver si presentan rotos, desgarros u otras señales de daño. Extiende los cordinos, primero los de un lado y luego los del otro, levanta las bandas, y empezando con los cordinos del freno, sacúdelos hasta que queden todos desenredados. Repite con los cordinos del estabalo, los cordinos D (superiores), C, B y A, extendiendo los cordinos comprobados sobre el grupo anterior, y comprobando que no quedan cordinos enredados, nudos o enganchones. Repite el proceso con los cordinos del otro lado, comprobando también que ninguno presente señales de daño. Luego, inspecciona las bandas. La regla general es que, si todo tiene aspecto de estar bien, esté bien. Sin

IMPORTANTE

Usar el acelerador reduce el ángulo de ataque y puede hacer que la recuperación de la vela de una plegada sea más agresiva. Por lo tanto, debe evitarse usar el acelerador cerca del suelo o en turbulencia.

embargo, si albergas dudas, por favor consulta con algún piloto con experiencia o con tu instructor o distribuidor local.

Para familiarizarte con la vela, es buena idea que practiques inflados y pequeños vuelos en una pendiente escuela. Esto te permitirá ajustar tu equipo de manera correcta.

Lista de comprobación antes del despegue:

1. Comprueba el paracaídas de emergencia: pasadores bien puestos y asa segura en su sitio
2. Casco puesto y abrochado
3. Todas las hebillas de la silla cerradas. Vuelve a comprobarte las perneras
4. Bandas correctamente conectadas a la silla y mosquetones y maillones bien cerrados
5. Acelerador conectado
6. Agarre correcto de las bandas A y puños de freno
7. Borde de ataque abierto
8. Alineado con el centro de la vela y orientado directamente al viento
9. Espacio aéreo y visibilidad despejados

TÉCNICAS DE VUELO BÁSICAS

La XXLite 2 transmite en el aire unas sensaciones únicas, y si no estás acostumbrado a velas de simple superficie, sentirás más la masa de aire. Responde bien al giro y gira de manera coordinada, y requiere únicamente una pequeña cantidad de freno para iniciarlo. Aunque en aire turbulento la vela se mueva y te hable, sigue teniendo una elavada resistencia a plegarse y entrar en pérdida. Para familiarizarte con la vela, es buena idea que practiques inflados y hagas vuelos pequeños en una pendiente escuela. Esto te permitirá ajustar tu equipo de manera correcta.

Despegue

Puedes despegar tu XXLite 2 tanto de frente como de espaldas. Debes extender la vela en forma de arco pronunciado, de manera que el centro quede más alto que las puntas.

Despegue de frente. Viento nulo o flojo

Cuando el viento sea favorable, al tiempo que sujetas las bandas A, muévete hacia adelante con suavidad. Los cordinos deberán pasar a estar tensos en uno o dos pasos y la XXLite 2 comenzará a inflarse de inmediato. Dada la extrema ligereza de la vela, para iniciar el inflado no es necesario ejercer fuerza alguna sobre las bandas A. Lo normal es que la vela se infle y se ponga en tu vertical por sí sola. No tires hacia abajo o empujes de las bandas de manera excesiva, pues si lo haces el borde de ataque se deformará y posiblemente se plegará, lo que dificultará el despegue y lo hara potencialmente peligroso.

Muévete con suavidad durante toda la fase de despegue. No hay necesidad alguna de hacerlo de manera apresurada o brusca. Deberías tener tiempo de sobra para mirar hacia arriba y comprobar la vela antes de decidirte a despegar. Una vez estés satisfecho al comprobar que la XXLite 2 se ha inflado correctamente, despegas acelerando suavemente tu carrera.

Despegue de espaldas. Vientos ligeros a fuertes

Extiende la vela igual que harías para despegar de frente y gira media vuelta para quedar de cara a la vela al tiempo que pasas por encima de tu cabeza el conjunto de bandas de un lado. Infla la vela usando el peso de tu cuerpo, con las manos en las bandas A únicamente para

IMPORTANTE
Nunca despegues con una vela que no se haya inflado del todo o si no estás controlando el cabeceo/alabeo de tu vela.

guiarlas si hiciera falta. Una vez tengas la vela sobre tu cabeza, suelta las bandas, frena con suavidad si fuera necesario, date media vuelta y despega.

Si el viento es algo fuerte, mantén al mínimo la altura del muro que formará la vela y sujétala con los frenos o las bandas traseras para evitar que se infle si no quieres. A medida que la vela se vaya inflando y suba, estáte preparado para dar unos pasos hacia ella.

Velocidades de vuelo

Volando a la velocidad de calado (sin actuar sobre los frenos, es decir, con las manos arriba), es como la XXLite 2 alcanzará su mejor planeo en aire en calma. Deberías volar a esta velocidad cuando planees viento en cola o cuando el aire no sea excesivamente descendente. Para penetrar mejor contra viento y mejorar el planeo en aire descendente, viento cruzado y viento en contra, deberías volar más deprisa que la velocidad de calado, para lo que habrás de usar el acelerador. A velocidad máxima, la XXLite 2 es estable; sin embargo, te recomendamos que no vuelas a velocidad máxima cerca del suelo o en aire turbulento.

Aplicando aproximadamente 20 cm de freno es como lograrás que la XXLite 2 vuele a su tasa de caída mínima. Esa es la velocidad a la que se subirá mejor, y la que debe usarse cuando se vuela térmica y ladera.

Giros

Para familiarizarte con la XXLite 2, tus primeros giros deberían ser graduales y progresivos. Es una vela de poca superficie con una carga alar elevada, por lo que los giros son más dinámicos e inmediatos en comparación con una vela de doble superficie y mayor tamaño. Para hacer giros eficientes y coordinados con la XXLite 2, mira primero en la dirección hacia la que quieras ir y luego inclínate hacia ese lado. Tu primer gesto para cambiar de dirección debería ser cargar tu peso, seguido por una suave aplicación de freno hasta alcanzar el ángulo de alabeo deseado. Para regular la velocidad y el radio de giro, regula el peso que cargues hacia ese lado y el uso del freno exterior.

IMPORTANTE

Nunca inicies un giro a velocidad mínima (es decir, con los frenos metidos a tope), ya que correrías el riesgo de dejar la vela en negativo.

Pilotaje activo

Para minimizar la posibilidad de tener plegadas en condiciones turbulentas, es esencial pilotar de manera activa. La mejor manera de aprender estas destrezas es jugando con la vela en el suelo. Volar con una pequeña cantidad de freno metido (unos 20 cm) te permitirá recibir la información que transmite la vela. En condiciones turbulentas, la presión de la vela está cambiando continuamente, y únicamente podrás sentir esos cambios si usas una pequeña cantidad de freno. La finalidad del pilotaje activo es mantener constante la presión a través de los frenos. Si sientes que la presión se reduce o se pierde, aplica freno hasta que vuelvas a sentir la presión normal. Una vez hayas recuperado la presión normal, vuelve a subir las manos hasta la posición original. En condiciones turbulentas, evita volar de manera continua con mucho freno metido, pues podrías dejar la vela en pérdida inadvertidamente. Ten siempre presente tu velocidad-aire.

Los gestos con los frenos pueden ser simétricos o asimétricos, y puede que tengas que aplicar ambos frenos o solamente uno. Esas sutiles correcciones mantendrán a la vela directamente sobre tu cabeza y volando de manera suave, y reducirán muchísimo la probabilidad de plegada. Si la vela abate, usa los frenos para detener la abatida. Del mismo modo, si la vela se te queda atrás, levanta los frenos para dejar que la vela adquiera velocidad. De lo que se trata es de mantener la vela en tu vertical en todo momento.

Aterrizaje

La XXLite 2 no presenta características de aterrizaje inusuales, pero a modo de recordatorio, aquí van algunos consejos:

- Prepara tu aterrizaje siempre con tiempo, dejándote multitud de opciones y un buen margen de error.
- Una vez estés a menos de 30 metros del suelo, evita hacer giros cerrados, pues la vela tendrá que abatir para recuperar velocidad y regresar al vuelo normal. Si estás bajo, o si encuentras descendencia, eso puede suponer que impactes contra el suelo de manera más brusca que la necesaria.

IMPORTANTE
Mantén siempre los frenos en la mano. No vueles en condiciones turbulentas.

- Incorporate en la silla antes de aterrizar (sobre todo si hay turbulencia), cargando tu peso contra la ventral, y asegúrate de tener las piernas listas para el aterrizaje y para una posible "roulé boulé" (absorber con las piernas el impacto, permitiendo que flexionen, y dejándote rodar sobre un costado para disipar la energía).
- Deja que la vela vuele a frenos libres en tu planeo final y hasta que te encuentres aproximadamente a 1 metro sobre el suelo (en condiciones ventosas o turbulentas debes pilotar la vela de manera activa hasta llegar al suelo). Aplica los frenos de manera lenta y progresiva para decelerar la vela hasta que tu velocidad-suelo se haya reducido al mínimo y puedas poner los pies ya en el suelo.
- Con viento ligero o nulo, necesitarás realizar un gesto de frenado contundente, largo y progresivo, para ir deshaciendo todo el exceso de velocidad-suelo que lleve. Si hay viento, tu velocidad de avance ya será lenta, por lo que tu gesto en los frenos será únicamente para que el aterrizaje sea más suave. Si frenas a fondo con viento, la vela trepará y se irá hacia atrás rápidamente, lo que te dejará en una posición vulnerable.
- Si la vela comienza a subir, reduce freno (10-20 cm), pero no levantes las manos del todo, y luego vuelve a bajar los frenos, pero esta vez hazlo con mayor suavidad. Mantén los frenos a media velocidad, yérguete y estate preparado para correr y comprobar que frenas a fondo cuando llegues al suelo.
- Elige la forma de aproximación apropiada en función de la zona de aterrizaje y las condiciones.
- Con viento fuerte tienes que girarte hacia la vela en el momento en el que tus pies toquen el suelo. Una vez de cara a la vela, tira de manera suave y simétrica de los frenos para dejar la vela en pérdida y que caiga. Si la vela tira de ti, corre hacia ella.
- Si el viento es muy fuerte y piensas que puedes verte arrastrado o vuelto a despegar del suelo, deja la vela en pérdida tirando de las bandas C. Esto la hará caer de manera rápida y cómoda, y la vela te arrastrará menos que si usas los frenos.
- ¡Aterrizaje siempre enfrentado al viento!

TÉCNICAS DE DESCENSO RAPIDO

Desde Ozone queremos recordarte que las siguientes maniobras deberías aprenderlas bajo la supervisión de un instructor cualificado, y practicarlas siempre con precaución. Nunca olvides que analizar las condiciones de manera apropiada antes de despegar contribuirá a evitar la necesidad de emplear estas técnicas. En comparación a un parapente normal en el que las costillas están protegidas en el interior de los cajones, en la XXLite 2, al estar expuestas son más susceptibles de recibir daños. Debido a esto, no recomendamos que hagas con ella cursos SIV ni maniobras acrobáticas, pues eso reduciría la vida útil de la vela, y si se hacen de manera incorrecta, la vela podría resultar dañada.

Orejas

Plegar las puntas de ala aumenta la tasa de caída sin cambiar la velocidad de manera radical. Esto resulta útil para mantenerse fuera de las nubes o para descender rápidamente a través de la banda de ascendencia de la ladera, por ejemplo cuando se aterriza arriba.

Para meter orejas, mantén sujetos los puños de los frenos y agarra el cordino A más exterior de cada lado, y luego tira hacia afuera y hacia abajo (preferiblemente primero de un lado y luego del otro) hasta que las puntas de la vela se doblen hacia dentro. El tamaño de las orejas se puede regular tirando más del cordino o agarrándolo más arriba. El control de la dirección mientras se tienen las orejas metidas, tendrás que realizarlo desplazando el peso de tu cuerpo. Para reabrir las orejas, suelta ambos cordinos A al tiempo. Para facilitar el reinflado, frena suavemente, primero un lado y luego el otro, hasta que las puntas recuperen la presión. Evita meter mucho freno y aplicar ambos a la vez, pues eso podría inducir de manera accidental que la vela quedara en parachutaje o en pérdida.

Puedes hacer orejas para la aproximación final al aterrizaje, pero deberás soltarlas antes de aplicar frenos para el redondeo final. Ozone recomienda que no emplees esta técnica en condiciones turbulentas o ventosas, debido a que la capacidad de pilotar activamente se ve reducida, y al riesgo de quedar en pérdida al descender a través del gradiente de viento.

Una vez tengas metidas las orejas, podrás aumentar aún más la tasa de caída si pisas el acelerador. Sin embargo, NUNCA trates de meter orejas si ya tenías pisado el acelerador. El

NUNCA metas orejas cuando estés pisando el acelerador, pues eso puede conducir a una gran plegada. Mete siempre primero las orejas y luego pisa el acelerador.

menor ángulo de ataque, y el hecho de desinflar las puntas del ala, pueden conducir a una gran plegada. Mete siempre primero las orejas y luego pisa el acelerador.

Aunque sea posible hacer una barrena o espiral mientras se tienen orejas metidas, las elevadas fuerzas a las que se sometería a los cordinos inferiores podrían exceder su carga de rotura, con las serias consecuencias que eso acarrearía.

Ozone recomienda encarecidamente NO hacer barrenas con las orejas metidas.

Bandas B

No es posible hacer bandas B con la XXLite 2.

Barrenas

Si haces que tu vela de giros de 360 grados cada vez más cerrados, entrará en una espiral, también conocida como barrena (que no es lo mismo que una barrena plana, lo cual también se conoce como giro negativo). Esto dará lugar a una rápida pérdida de altura. Para comenzar una espiral, mira y carga tu peso en la dirección hacia la que quieras girar y luego tira suavemente del freno interior. La XXLite 2 dará casi un giro de 360 grados antes de entrar en la espiral. Una vez en la espiral, deberás recentrar tu peso y aplicar un poco de freno exterior para mantener la punta exterior de la vela inflada y con presión.

En una barrena es posible descender de manera segura con tasas de caída superiores a 8 metros por segundo, pero la velocidad y las fuerzas de aceleración asociadas con esas tasas de caída pueden desorientar al piloto. Presta siempre una atención particular a tu altitud. Para salir de la barrena, carga el peso suavemente en la dirección opuesta a la barrena y ve subiendo progresivamente el freno interior. A medida que la XXLite 2 desacelere, permite que continúe girando hasta que se haya disipado suficiente energía para que regrese al vuelo nivelado sin una trepada y una abatida excesivas.

NO hagas barrenas
con las orejas metidas.

ES

La XXLite 2 muestra poca tendencia a mantenerse en neutralidad espiral, sin embargo algunos parámetros podrían interferir con su comportamiento. Entre ellos se incluyen: ajuste inadecuado de la cinta ventral, peso total en vuelo fuera del rango de pesos homologado, o estar en una barrena muy fuerte, con una tasa de caída superior a los 14 metros por segundo. Siempre debes estar preparado para sacar la vela de la barrena. Para ello, carga el peso al otro lado y aplica suavemente freno suficiente hasta que notes que la vela comienza a decelerar; la vela empezará entonces a regresar a su vuelo normal. Nunca intentes salir de una barrena con gestos bruscos o rápidos en la dirección opuesta, pues eso dará lugar a una fuerte trepada seguida de una abatida agresiva.

IMPORTANTE
Estáte siempre preparado para sacar la vela de la barrena pilotando. Carga el peso al lado contrario y aplica suficiente freno exterior para que la vela deje de barrenar.

Plegadas

Debido a la estructura flexible que tiene un parapente, la turbulencia puede hacer que una parte de la vela se pliegue de pronto. Esto puede ir desde una plegada pequeña del 30% (asimétrica) hasta una plegada simétrica de todo el borde de ataque (frontal).

Si tienes una plegada, lo primero que debes hacer es controlar tu dirección. Deberías alejarte del relieve o de obstáculos y otros pilotos. Las plegadas asimétricas deberían controlarse cargando el peso al lado opuesto a la plegada y aplicando freno suficiente para controlar la dirección. Eso debería bastar para que la mayoría de las veces la vela se recuperase por completo.

Cuando una vela tiene una plegada se convierte en la práctica en una vela más pequeña, por lo que su carga alar y su velocidad de pérdida serán mayores. Esto supone que la vela entrará en negativo o en pérdida con menos freno de lo normal. Cuando trates de evitar que la vela gire hacia el lado plegado, debes tener mucho cuidado para no dejar en pérdida el lado de la vela que sigue volando. Si no eres capaz de detener el giro de la vela sin tener que exceder el punto de entrada en pérdida al tiempo que tratas de reinflar la plegada.

Si tienes una plegada que no se resuelve por sí sola de manera espontánea, haz un gesto largo, suave y progresivo con el freno del lado plegado. Esos gestos de bombeo deben durar de 1 a 2 segundos cada uno. Bombear con gestos demasiado cortos y rápidos no reinflará la vela, mientras que bombear de manera excesivamente lenta puede acercar la vela a la pérdida o llevarla más allá de dicho punto.

Las plegadas simétricas (también llamadas frontales) salen sin intervención del piloto, sin embargo, 15 o 20 centímetros de freno aplicado simétricamente harán que la recuperación sea más rápida. Tras una plegada frontal ten siempre en mente tu velocidad-aire y asegúrate de que la vela no esté en parachutaje antes de hacer cualquier otro gesto de corrección.

Si tu XXLite 2 se pliega mientras vuelas acelerando, suelta de inmediato el acelerador y resuelve la plegada usando los métodos descritos más arriba.

Corbatas

Si una punta de la vela se queda atascada en los cordinos, se dice que se ha producido una "corbata". Esto puede hacer que tu vela empiece una barrena difícil de controlar. La primera solución para salir de esa situación consiste en estabilizar la vela, es decir, controlar la dirección, y luego hacer gestos profundos con el cordino del estabilo (cuya cascada superior tira de los cordinos que van a la punta del ala, y que es el más externo de la banda trasera, la B), hasta que salga la corbata. Debes tener cuidado con cualquier gesto que hagas con los frenos, pues podrías dejar en pérdida el lado opuesto de la vela. También puedes usar gestos de bombeo profundos en el lado encorbatado, pero si lo haces es importante que cargues el peso hacia el lado opuesto al de la corbata, pues de lo contrario corres el riesgo de dejar la vela de negativo o acentuar la barrena. Se trata de vaciar el aire de la punta del ala, pero sin dejarla en negativo. Bien realizados, esos gestos sacarán la corbata.

Si se trata de una corbata muy grande y los métodos anteriores no han funcionado, otra opción es una pérdida. No provoques una pérdida a menos que te hayan enseñado cómo hacerla y siempre y cuando tengas altura de sobra. Recuerda que si la rotación está acelerándose y no eres capaz de controlarla, debes lanzar inmediatamente el paracaídas de emergencia mientras tengas suficiente altitud.

Pérdida / Parachutaje

Una vela puede entrar en una configuración de vuelo conocida como parachutaje, que es una especie de pérdida en la que desciende de manera estable, pero no avanza, es decir, no está volando. Esto pueden causarlo diversas situaciones como: salir de la maniobra de bandas B subiendo éstas demasiado despacio (en velas en las que sea posible hacer bandas B, lo que no es el caso de esta vela); volar una vela mojada; o tras una plegada asimétrica o frontal. A menudo la vela tiene aspecto de haberse recuperado bien, pero continúa descendiendo verticalmente, sin avance alguno, es decir, ha quedado en parachutaje.

IMPORTANTE

Una mala preparación en el despegue, realizar vuelo acrobático, volar una vela de nivel muy avanzado o en condiciones demasiado fuertes para tu nivel, son las principales causas de tener corbatas.

IMPORTANTE

Bastan unos centímetros de freno para que tu vela se mantenga en el parachutaje. Si te has dado vueltas en las manos con los cordinos del freno, suéltalas.

Es poco probable que ocurra en cualquier vela de Ozone, pero si se diera el caso, tu primera reacción debería ser subir por completo ambas manos. Esto suele permitir que la vela recupere su vuelo normal, pero si al cabo de unos segundos eso no ha ocurrido, sube las manos y empuja hacia adelante las bandas A, o pisa el acelerador para animar a que la vela recupere su vuelo normal. Antes de volver a usar los frenos, asegúrate de que la vela haya vuelto a volar normalmente (notarás velocidad en el rostro).

No vuelas con lluvia, pues hacerlo en esas condiciones eleva de manera significativa la posibilidad de que se produzcan parachutajes. Para reducir el riesgo de entrar en parachutaje si te pilla lluvia, evita bajar mucho los frenos o hacer orejas. Busca una zona donde sea seguro aterrizar y, usando el acelerador, mantén en todo momento una buena velocidad-aire.

IMPORTANTE
Nunca vuelas con
lluvia o con una vela
mojada.

ES

CUIDADOS Y MANTENIMIENTO

Consejos Sobre el Cuidado

Muchos parapentes se dañan por manejarlos en tierra de manera descuidada. A continuación comentamos algunas cosas a evitar para prolongar la vida de tu vela:

- NO arrastres tu vela sobre el suelo hasta otro punto de despegue. Esto daña el tejido. Levántala y llévala sin que roce.
- NO trates de inflar tu vela con viento fuerte sin haber desenredado antes los cordinos. Hacerlo castiga los cordinos de manera innecesaria.
- NO pises la vela ni los cordinos.
- NO inflés repetidamente la vela y luego la dejes regresar al suelo de manera que impacte contra él con fuerza. Trata de hacer ese movimiento de la manera más suave posible, caminando hacia la vela a medida que ésta baja.
- NO dejes que la vela impacte contra el suelo con su borde de ataque. Ese impacto somete a la vela a enormes tensiones, así como a las costuras, y puede incluso hacer que revienten cajones.
- VOLAR en aire salino, en zonas con superficie abrasiva (arena, piedras, etc.) y hacer inflados en tierra con viento fuerte, acelerarán el proceso de envejecimiento.
- NO vuelés con lluvia o expongas la vela a humedad.
- NO expongas innecesariamente la vela a los rayos UV. Guárdala cuando hayas terminado de volar. No la dejes al sol.
- Si vuelas con una vuelta de frenos sobre la mano, debes deshacer con regularidad el entorchado que aparece en el cordino principal del freno. Al entorcharse, el cordino se acorta y puedes acabar con una tensión constante en el borde de fuga (lo cual puede conducir a un problema en el despegue, a que entre en pérdida, a que la vela no vuele de manera simétrica, etc.)
- Cambia tus cordinos principales de freno si están dañados.
- Ten cuidado cuando practiques inflados en tierra para que no rocen los cordinos del freno contra las bandas o los cordinos que parten de las mismas. La abrasión causada por el movimiento de roce puede dañar los cordinos y conducir a un envejecimiento prematuro de las bandas. Si aprecias alguna señal de abrasión, especialmente en los cordinos, asegúrate

de que un profesional revise tu vela y modifica tu técnica de manejo en tierra para que dejen de producirse daños.

- Tu vela Ozone tiene unas aperturas en las puntas de ala, en los extremos del borde de fuga, que se mantienen cerradas con velcro. Dichas aperturas han sido diseñadas para vaciar con facilidad suciedad y objetos que se hayan ido acumulando en el interior de la vela (arena, hojas, piedras, teléfonos móviles, etc.).

Plegado

Extiende la vela plana sobre su extradós y luego posa sobre el intradós los cordinos desenredados. Las bandas deben posarse sobre el suelo, en el centro de la vela, cerca del borde de fuga.

- Agarra una punta de la vela y pliégalas hasta el centro de la misma. Repite esta operación hasta que la vela quede plegada con una anchura de unos 60 centímetros.
- Pliega la vela de manera que el bulto que te quede tenga aproximadamente el tamaño y la forma de la mochila B* Lite. Nunca enrrolles la vela, pues eso provoca una tensión innecesaria en el tejido.
- Pliega siempre tu XXLite 2 de la manera menos comprimida posible, pues cada pliegue debilita el tejido en cualquier parapente.

Almacenamiento y Transporte

Guarda siempre todo tu material de vuelo en una habitación seca y protegida del calor. Tu vela debe estar siempre seca antes de que la pliegues y la guardes. La humedad y el calor son los peores enemigos de tu vela. Por ejemplo, dejar una vela húmeda dentro de un coche expuesto al sol la dañaría muchísimo.

Si aterrizas en agua salada, lo primero que debes hacer es aclararla a fondo con agua dulce y limpia. Sécala al aire por completo, mejor sin que le dé el sol. Nunca uses un secador de pelo o método similar.

Presta atención para que no queden insectos dentro de la vela cuando la pliegues para guardarla, pues pueden comerse el tejido y agujerearlo tratando de escapar. También pueden dejar depósitos ácidos si mueren y se descomponen.

IMPORTANTE
Nunca pliegues ni guardes tu vela mientras esté húmeda.

Transporta la vela en las bolsas suministradas con la misma, y mantenla apartada de aceites, pinturas, productos químicos, detergentes, etc.

Limpieza

Cualquier tipo de frotado puede dañar el recubrimiento del tejido. Te recomendamos que no limpies la vela, pero si tienes que hacerlo, usa un paño suave humedecido con un poco de agua, y frota la superficie del tejido muy suavemente y poco a poco.

Reparaciones en la vela

Deja siempre que sea un distribuidor oficial, un centro profesional de reparaciones o el propio fabricante quienes realicen cualquier reparación importante o compleja, especialmente las que puedan afectar a costuras.

Si dañás la vela:

Si por el contrario el roto es pequeño y está en mitad de un paño, puedes arreglarlo tu mismo. En el kit de reparaciones encontrarás todo el material necesario. El tejido se puede reeparar sencillamente con el ripstop adhesivo. Cuando cortes los parches, deja margen de sobra para que se solape bien sobre el roto, y asegúrate de que ambas caras sean de tamaño diferente para que no se formen bordes duros. Antes de pegarlos, redondea bien las esquinas de los parches. Puedes encontrar más información sobre cómo reparar tu vela en la página web de Ozone, donde verás instrucciones paso a paso con imágenes.

Si dañás un cordino:

Cualquier cordino que presente daños a simple vista DEBE ser reemplazado. Para que te hagan cordinos de sustitución, acude a un servicio de reparación de parapentes cualificado. Alternativamente, puedes pedirselo a tu distribuidor local de Ozone o directamente en nuestra página web <http://www.flyozone.com/paragliders/en/shop/lines.php>

Es importante que los cordinos que cambies sean del material y diámetro correctos. Debes comprobar su longitud comparándolo con su equivalente del otro lado de la vela, para garantizar la simetría. Una vez se haya sustituido el cordino, infla la vela y comprueba que todo esté bien antes de volar.

IMPORTANTE
Nunca uses
detergentes o
productos de limpieza
químicos.

Comprobaciones de mantenimiento

Tú eres el único responsable de tu material de vuelo y tu seguridad depende del mismo. Cuida tu material e inspecciónalo con regularidad. Tu vela debe pasar su primera inspección por parte de un profesional tras 12 meses u 80 horas. Sin embargo, si la vuelas con frecuencia, te recomendamos que los intervalos de revisión sean más cortos. La persona que revise la vela debe informarte de la condición en que se encuentra la misma y si hay partes que deban comprobarse o cambiarse antes del siguiente servicio de mantenimiento que le correspondería. La vela y los cordinos no envejecen del mismo modo o al mismo ritmo. Es posible que tengas que cambiar parte o todo el suspentaje durante la vida útil de la vela. Por este motivo, es importante realizar inspecciones frecuentes que te permitan conocer la condición exacta de todos los componentes de tu vela. Recomendamos que las inspecciones las lleve a cabo un profesional cualificado.

Tú eres el único responsable de tu material de vuelo y tu seguridad depende del mismo. Cuida tu material e inspecciónalo con regularidad. Cambios en el inflado/manejo en tierra/comportamiento en vuelo indican que la vela envejece. Si percibes algún cambio, debes someter tu vela a una revisión antes de volver a volar con ella. Los elementos básicos de una revisión son los siguientes (los detalles completos y las cifras aceptables puedes encontrarlos en nuestra página web):

Porosidad: Se mide con un porosímetro y es el tiempo que tarda en atravesar una determinada superficie de tejido un cierto volumen de aire. El resultado se mide en segundos. Se mide la porosidad en varias partes del extradós de la vela a lo largo de su envergadura por detrás del borde de ataque.

Resistencia al rasgado del tejido: Es una prueba no destructiva siguiendo el estándar TS-108 que especifica una resistencia mínima a la ruptura del tejido para campanas de paracaidismo y que debe hacerse con un instrumento patentado conocido como Bettsómetro. (B.M.A.A. Approved Patent No. GB 2270768 Clive Betts Sails)

IMPORTANTE
Cuida bien tu vela y asegúrate de que pase las revisiones necesarias cuando le corresponda. No las pases por alto.

Resistencia de los cordinos: Debe comprobarse la resistencia un cordino A superior, otro medio y otro inferior, junto a un cordino B inferior y un cordino C inferior (y cordino D inferior, si lo hubiera). Se comprueba cada cordino hasta su carga de rotura, y se anota ese valor. El valor mínimo es de 14G para todos los cordinos inferiores, calculado a partir del peso máximo homologado de esa vela. La resistencia mínima sumada de los cordinos medios y superiores debe ser la misma. Si la carga de rotura se acerca demasiado al valor mínimo calculado, el profesional debe dar un plazo de tiempo tras el cual tendrás que volver a comprobar la resistencia de los cordinos.

Longitud de los cordinos: La longitud total (bandas + cordinos intermedios + cordinos superiores) debe medirse con 5 kilos de tensión. La diferencia entre la longitud medida y la longitud original no debe exceder +/- 10 mm. Los cambios que podrían aparecer son un ligero encogimiento de los C o D y/o un ligero estiramiento de los A y B. Las consecuencias de estos cambios pueden incluir una velocidad de trim o calado más baja, dificultad en el inflado, etc.

Bandas: Una inspección visual para ver si presentan señales de desgaste o abrasión. Las diferencias respecto a las longitudes del manual no deben exceder +/- 5 mm.

Comprobación de la vela: Debe llevarse a cabo una inspección visual de toda la vela en la que todos sus componentes (costuras, costillas, diagonales, cordinos, anclajes....) se comprueben para ver si presentan señales de deterioro.

Por último, un profesional debería realizar un vuelo de prueba para confirmar que la vela se comporte normalmente.

Modificaciones

Tu XXLite 2 ha sido diseñada y calada para que ofrezca un equilibrio óptimo entre prestaciones, mando y seguridad. Cualquier modificación que hagas en la vela la volverá más difícil de volar. Recomendamos encarecidamente que no modifiques tu vela en modo alguno.

En Ozone nos tomamos muy en serio la calidad de nuestros productos y todas nuestras velas se producen en nuestra propia fábrica y con los más altos estándares. Cada vela fabricada pasa una estricta serie de procedimientos de control de calidad, y todos los componentes empleados en la fabricación de tu vela pueden ser trazados. Siempre agradecemos las opiniones del cliente y estamos comprometidos a servirle. Ozone garantiza todos sus productos contra fallos o defectos de fabricación. Ozone reparará o reemplazará sin cargo alguno cualquier producto defectuoso. Ozone y sus distribuidores ofrecen un servicio y unas reparaciones de la más alta calidad, y cualquier daño a productos debidos al uso y desgaste serán reparados a un coste razonable. Si no eres capaz de ponerte en contacto con tu distribuidor, puedes contactarnos directamente en info@flyozone.com

Resumen

En nuestro deporte la seguridad tiene una importancia capital. Para ser seguros, debemos obtener formación, practicar y estar alertas a los peligros que nos rodean. Para lograr esto, debemos volar con la mayor regularidad que podamos, practicar el manejo de la vela en tierra lo máximo posible e interesarnos continuamente por la meteorología. Si tienes carencias en alguna de estas áreas, te estarás exponiendo a más peligro del necesario.

Todos los años, muchos pilotos se accidentan despegando; no seas uno de ellos. El despegue es el momento en el que más expuesto estás al peligro, de modo que debes practicarlo mucho. Algunos despegues son pequeños y difíciles, y las condiciones no siempre son perfectas. Si sabes manejar bien la vela en tierra, podrás despegar con confianza y seguridad mientras otros tienen problemas, así que practica todo lo que puedas. Si lo haces, la probabilidad de que te hagas daño será mucho menor, y la de que tengas un gran día de vuelo mucho mayor.

Respetar el entorno y cuidar tus zonas de vuelo.

Si necesitas deshacerte de la vela, hazlo de manera ecológicamente responsable. No la tires en un contenedor de basura urbana, llévala a un centro de reciclaje apropiado.

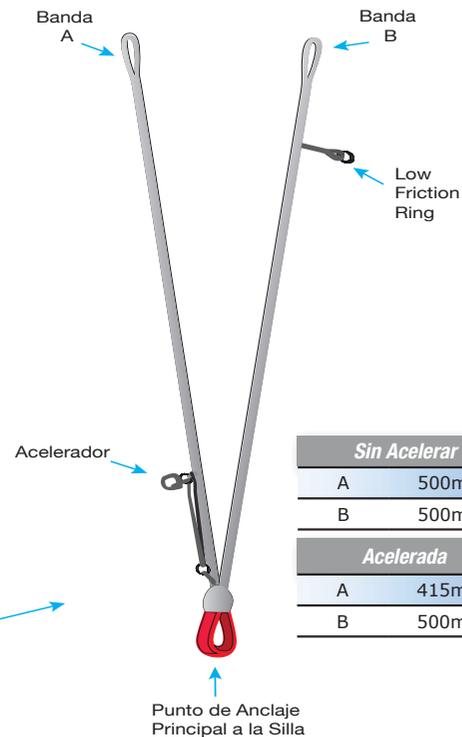
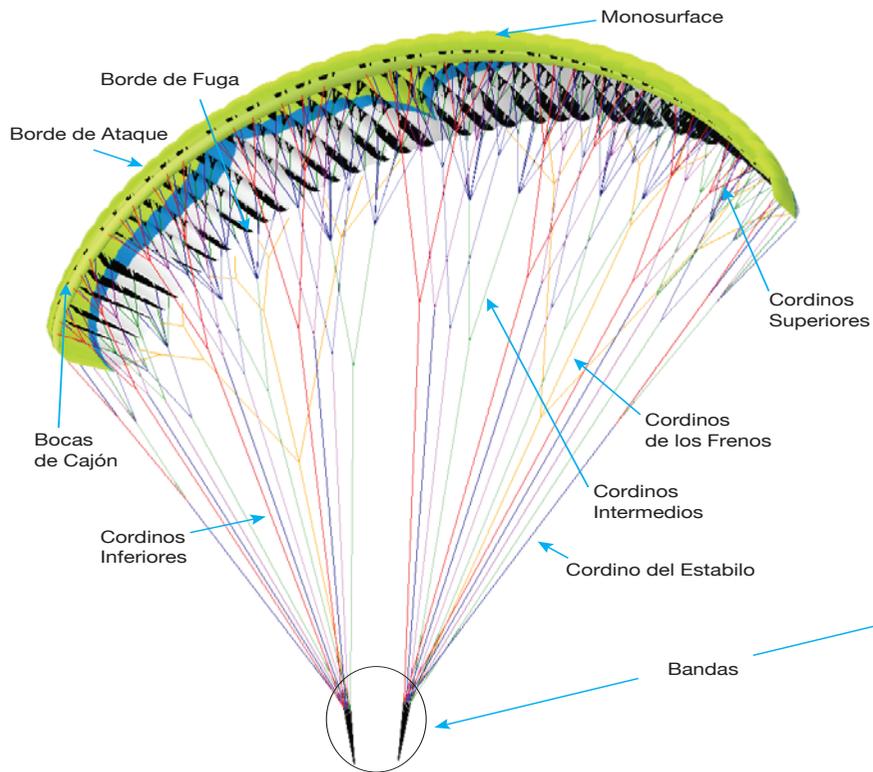
Por último, RESPETA la meteorología. Tiene más poder del que puedes llegar a imaginar. Ten bien claro qué condiciones son adecuadas para tu nivel como piloto y mantente dentro de esa ventana de condiciones.

Felices vuelos y que disfrutes tu XXLite 2.
Equipo Ozone

ESPECIFICACIONES

	16	18
Número de Cajones	39	39
Superficie Proyectada (m ²)	13.9	15.6
Superficie Real (m ²)	16.0	18.0
Envergadura Proyectada (m)	8.0	8.5
Envergadura Real (m)	9.5	10.1
Alargamiento Proyectado	4.6	4.6
Alargamiento Real	5.6	5.6
Cuerda Central (m)	2.0	2.1
Peso de la Vela (Kg)	1.3	1.4
Rango de Freno (cm)	60	60
Rango de pesos Homologación (Kg)	55-90	67-105
Homologación EN-LTF	D	D

ILUSTRACIONES TÉCNICAS



Sin Acelerar

A	500mm
B	500mm

Acelerada

A	415mm
B	500mm

ES

MATERIALES

Tejido

Extradós

Porcher 7000 E71

Costillas y Diagonales

Porcher 7000 E91 FM

Varillas del borde de Ataque

1.4mm Plastic

Suspentaje

Cordinos principales

Edelrid 8000U - 90/130/190/230kg

Cordinos intermedios

Edelrid 8000U - 50/70/90/130/190kg

Cordinos superiores

Edelrid 8000U - 50/70kg

Bandas y Material Duro

Maillones

Link Lites

Cinta de las Bandas

8mm Dyneema

Low friction ring

Cordinos del Freno

Cordinos principales

Liros - 10-200-040 / Edelrid 8000U 190kg

Cordinos intermedios

Edelrid 8000U - 50/70kg

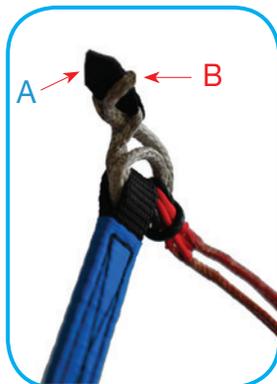
Cordinos superiores

Edelrid 8000U - 50kg

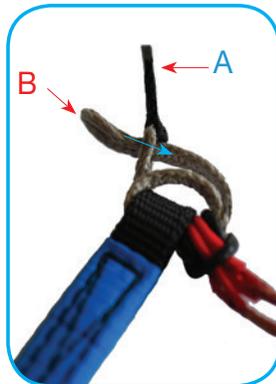
LINK LITES

Para unir las bandas a los cordinos, tu vela emplea conectores ligeros Link Lite de Amsteel Dyneema, los cuales reemplazan a los maillones normales y tienen un carga de rotura superior a 1000 kilos. Para evitar sorpresas, lesiones o un accidente mortal, tiene vital importancia que cuando cambies cordinos conectes los Link Lites correctamente. Por favor, sigue minuciosamente las siguientes instrucciones, y si albergas LA MÁS MÍNIMA duda, por favor consulta con tu distribuidor de Ozone

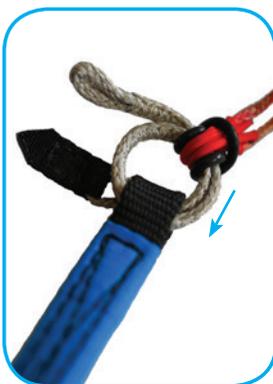
Para quitarlos



Afloja primero el bucle **B** antes de pasar la pestaña **A** a través del bucle **B**.



Tira del bucle **B** para sacarlo tanto del bucle **A** como de los cordinos y de la junta tórica de goma.



Sigue tirando del bucle **B** para que salga una vez de las bandas y salga por completo de los cordinos.

Para volver a poner el Link Lite realiza las mismas operaciones, pero en orden inverso.

Sustitución



Asegúrate de que los cordinos estén en el orden correcto y no monten unos sobre otros, y luego mete la junta tórica tal y como se muestra.



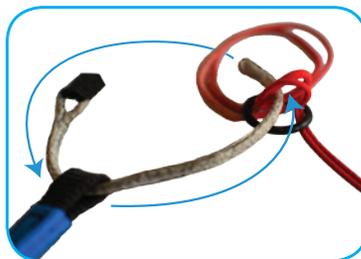
Los bucles de los cordinos deben volver a pasar a través de la junta tórica tal y como se muestra.



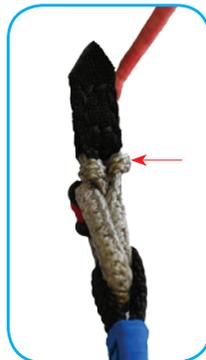
Llegado a este punto, asegúrate de que los cordinos y la junta tórica hayan quedado bien colocados en el Link Lite, es decir, que no haya cordinos revirados ni bucles que monten unos sobre otros.



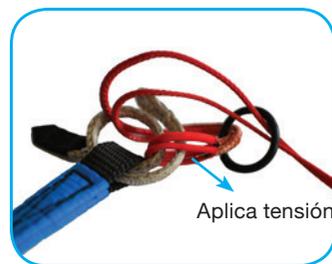
Cierra los Link Lites pasando el bucle B a través del bucle A, antes de pasar la pestaña A a través del bucle B.



Pasa el bucle B a través de la banda, y luego a través de los bucles de los cordinos, pasándolo por detrás de los cordinos antes de pasarlo a través de la banda por segunda vez. Tensa el Link Lite para que quede aproximadamente con la longitud correcta. La pestaña A debe quedar cerca de la banda.



Haz una doble comprobación de que el Link Lite esté correctamente cerrado. Debe quedar exactamente tal y como se muestra en la imagen.



Pasa el bucle B a través de los cordinos por segunda vez, siguiendo el mismo recorrido que antes. Una vez hayas pasado dos veces el bucle B y esté en la posición correcta, aplica tensión en los cordinos para hacer que la junta tórica quede correctamente colocada.

ATENCIÓN:

Montar los Link Lites de manera incorrecta reducirá su resistencia y es muy posible que se abra y se pierda la conexión entre cordinos y banda, lo que ocasionará lesiones graves o fatales. Asegúrate de que estén instalados con 2 vueltas y cerrados correctamente.



1258 Route de Grasse
Le Bar sur Loup
06620
France

Inspired by Nature, Driven by the Elements

WWW.FLYOZONE.COM