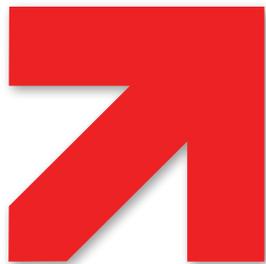


OZONE

PERFORMANCE

LA VOSTRA VELA E' QUI



MAGNUM

MAGNUM

TRUE

PREFERRED



CONTENUTO



Manuale pilota	2 > 17
Schema linee	19
Distanziali	20
Lunghezza elevatori	20
Materiali	21
Specifiche tecniche	21

ORRMANCE

РАСМОНАШ





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 della massima qualità, con un progetto e prestazioni allo stato dell'arte e con la massima sicurezza.

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 dal vostro Magnum 2. In esso troverete informazioni dettagliate sul progetto del Magnum 2, curiosità e consigli su come usarlo al meglio e come averne la miglior cura per assicurarne la maggiore durata e conservarne il maggior valore come usato. Se necessitate d'ulteriori informazioni riguardanti Ozone, o qualunque dei nostri prodotti, vi preghiamo di visitare il sito www.flyozone.com oppure di contattare il vostro rivenditore locale, scuola, oppure chiunque di noi qui in Ozone.

È essenziale che leggete questo manuale prima di volare con il vostro Magnum 2 per la prima volta.

Vi invitiamo a trasferire questo manuale al nuovo proprietario se doveste rivendere la vela.

Volate sicuri!

Team Ozone

ATTENZIONE

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.

Evitate di volare nella 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.

La progettazione dei parapendio è diretta dal riflessivo Dav 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

Russ è un pilota top nelle competizioni e un ex istruttore di parapendio, solitamente lo possiamo trovare mentre mette alla prova l'ultima invenzione di David in una serie di test.

Luc è un pilota 'Cross Country dipendente' ed ha esperienza come ingegnere navale. E' lui che apporta ulteriori conoscenze ed idee al team di progettazione a lavora sullo sviluppo in stretto contatto con David.

Fred è l'ultimo arrivato nel nostro team. Lui laureato in matematica ed ingegneria meccanica; specialista del volo bivacco, lavora in stretto contatto con Dav e Luc

Ritornando all'ufficio: Mike "the Boss" Cavanagh, è quello che generalmente controlla tutto l'insieme. La promozione e i piloti del team sono gestiti da Matt Gerdes. Karine Marconi, Jill Devine e Chloe Vila si assicurano che non spendiamo troppi soldi e controllano gli ordini

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 da 700 persone di staff.



IL VOSTRO MAGNUM 2

La serie Magnum è stata impiegata negli ultimi 5 anni, in tutto il mondo, da più piloti professionisti di qualunque altra vela. Siamo lieti dell'eredità del Magnum, ed è stato un lavoro molto difficile riuscire a migliorarlo rispetto al progetto originale. Il nostro obiettivo era mantenere le migliori caratteristiche del Magnum originale e nello stesso tempo renderlo ancora più facile da volare.

Il Magnum II è rimasto in sviluppo per oltre tre anni, ed è stato collaudato intensamente in tutte le condizioni volabili; dai decolli con vento forte o in discesa, nell'aria d'alta quota delle montagne, al veleggiamento nella dinamica di mare ed in tutte le situazioni intermedie tra queste. Come per la prima versione del Magnum, è robusto, resistente e versatile quanto serve a qualunque pilota tandem professionista, ed eccelle in tutte le condizioni.

Quello che i piloti professionisti noteranno per prima cosa, volando con il Magnum II, è la sua superiore facilità in decollo grazie ad una calotta molto più leggera. Incredibilmente, senza ridurre la robustezza della vela o la sua durata, abbiamo ridotto il peso di 640 grammi. Questo ha migliorato non solo il gonfiaggio ed il decollo, ma anche il comportamento in volo. Il successivo ovvio miglioramento è la diminuita pressione sui freni. I piloti professionisti apprezzeranno la sensazione di una più agevole virata ed anche la sua maggiore sensibilità e semplicità nella fase di raccordo per un morbido atterraggio.

Con un allungamento leggermente aumentato e 6 cassoni in più della calotta, il Magnum II supera il suo predecessore non solo nel comfort e facilità d'uso, ma anche nelle prestazioni in planata e nella resa in termica. Un nuovo piano funi ha consentito una riduzione del 18% della resistenza di forma del fascio funicolare, consentendovi di rimanere più a lungo in volo, se ne avete voglia, e se non ne avete voglia il collaudato sistema di "Blocco delle Orecchie" vi permetterà di scendere velocemente e facilmente.

Quello che i passeggeri noteranno, (o nemmeno se ne accorgeranno se non è il caso) è il più fluido volo in tandem che abbiamo mai provato. La migliore efficienza complessiva ha anche aumentato la "fluidità" del volo, con un miglior comportamento in condizioni attive.

➤ Zaino

Lo zaino del è stato ridisegnato per essere confortevole, e pratico con una cinta ventrale imbottita e spillacci regolabili). Il suo ampio volume vi consentirà di caricare tutta l'attrezzatura, incluse le selle di pilota e passeggero, pur rimanendo comodo da trasportare. Abbiamo aggiunto anche delle tasche ai lati e sul coperchio, utili per tutti quei piccoli accessori facili da smarrire. Oltre alla sacca standard c'è anche l'opzione Easy Bag, utile per un veloce ripiegamento e per la protezione dagli UV. Basta mettere la vela a fiocco, stivarla nella sacca e andare, non c'è nulla di più facile e pratico.

➤ 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.

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 (D).

➤ Elevatori

Il Magnum2 è stato progettato con 4 elevatori. Le A sono grigie per facilitare l'identificazione e sono divise in due parti, l'elevatore più piccolo posteriore supporta solo una linea ed è la Baby A, è stato concepito per semplificare l'esecuzione delle grandi orecchie.

Le B, C e D sono NERE

➤ Trimmers

Il Magnum2 è equipaggiato con dei trimmers, per regolare la velocità di trim secondo le preferenze e il carico.

I trimmers hanno una cucitura in filo bianco per indicare la 'velocità di trim' standard. Questa è la regolazione che consigliamo per volare con carichi normali. In questa posizione il Magnum2 raggiunge la meglio planata in aria calma.

In decollo è meglio rilasciare un poco i trim (circa 2 cm) per avere un gonfiaggio più rapido.

Il tasso di caduta e la pressione sui freni sono minori con i trim nella posizione di minor velocità (tutto tirato). Questa velocità è utile per il veleggiamento in dinamica o per termicare, ma se volate vicini al minimo del carico è raccomandabile non volare così rallentati con i trim.

Per una migliore penetrazione controvento ed una maggiore efficienza in discendenza o vento laterale, dovrete volare più veloci rilasciando i trimmers. Fino a metà-tre quarti di trim aumentate le vostre prestazioni mentre stabilità ed efficienza non degradano significativamente, e raggiungerete la termica successiva più velocemente. Alla massima velocità il Magnum2 è stabile, ma vi raccomandiamo di non volare alla massima velocità vicino al suolo o in turbolenza.

Avvicinandovi al decollo è consigliabile riportare i trim regolati sulla linea bianca.

Attenzione: se volate al minimo del carico non volate con i trim nella posizione di minima velocità.

Attenzione: non volate con i trim completamente rilasciati vicino al suolo o in aria turbolenta.

➤ Distanziali

Il vostro Magnum2 viene consegnato con una coppia di distanziali Ozone, che incorporano un innovativo sistema di blocco delle grandi orecchie. Accertatevi di agganciare i distanziali dalla parte giusta, quello marcato L deve stare a sinistra e quello marcato R deve andare a destra.

Verificate che il blocco per le orecchie stia all'esterno.

Il distanziale ha un unico punto d'aggancio, (colorato in grigio) su un lato e un doppio aggancio (colorato in blu) sull'altro. L'anello singolo (grigio) serve per agganciare l'imbrago pilota. Gli anelli doppi sono per l'imbrago passeggero. Potete usare quello basso o alto in funzione della taglia e peso del passeggero, ma verificate che il passeggero sia agganciato nel medesimo anello dei distanziali sui due lati.

L'anello al centro del distanziale (in rosso) serve per attaccare la gli elevatori della vela. I distanziali devono essere agganciati agli elevatori con gli agganci trapezoidali, in modo che il punto d'aggancio grigio si trovi dietro, dove si attacca l'imbrago pilota. Se impiegate dei moschettoni al posto degli agganci trapezoidali, verificate che siano omologati per l'impiego in tandem.

Vi raccomandiamo di volare sempre il vostro tandem equipaggiati con un paracadute di riserva adatto al peso massimo in volo. Dovrebbe essere usata un'emergenza a doppia fune di vincolo con ognuna delle funi attaccata al punto d'aggancio principale (rosso), del distanziale, con un moschettone separato (non fornito). Le due funi devono passare sotto la guaina protettiva in velcro prima di attaccarle al punto d'aggancio principale.

Vedi a pag 9 e 20





TECNICHE BASE DI VOLO

Prima di volare in tandem, è importante che siate piloti esperti e competenti che hanno ricevuto l'appropriato training ed abbiate conseguito la necessaria qualificazione. Trasportare un passeggero in parapendio è un'enorme responsabilità che non va affrontata con leggerezza. È importante, in particolare se si tratta di un passeggero che non ha mai volato, che riceva un accurato briefing pre-volo, in modo che sia cosciente di tutto quello che si può verificare durante il volo e come affrontarlo.

Per familiarizzare con la vela può essere opportuno effettuare un po' di gonfiaggi o piccoli voli su un campo scuola. Questo vi permetterà di regolare il vostro equipaggiamento correttamente.

➤ Preparazione

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 D, C, B ed 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

Checklist di decollo:

1. Paracadute di riserva: spinotti innestati e maniglia assicurata
2. Casco indossato e allacciato
3. Agganci dell'imbrago pilota e passeggero tutti allacciati - verificate due volte i cosciali
4. Moschettoni e maillon serrati
5. Linee libere
6. Bordo d'attacco aperto
7. Trimmers regolati nello stesso modo
8. Allineatevi direttamente con il vento
9. Spazio aereo e visibilità liberi

➤ Decollo

Il vostro Magnum2 può decollare sia con la tecnica fronte vela che con vela alle spalle. Una volta agganciati, ed aver eseguito tutti i controlli pre-volo precedenti, mettetevi al centro della vela per ottenere un gonfiaggio più progressivo, rilasciate i trimmers di circa 2cm per avere un gonfiaggio più veloce. Per gonfiare la vela, dovete affermare entrambi gli elevatori a (a principali e Baby A) di ciascun lato.

Decollo in avanti - vento leggero o nullo

Quando il vento sarà giusto, muovetevi in avanti, i vostri cordini dovranno andare in trazione entro 1-2 passi. Il Magnum2 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 rendendo il decollo più difficile. Muovetevi uniformemente durante tutta la procedura di gonfiaggio. Non è necessario scattare o stratonare, 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. (ricordatevi di spiegare al passeggero cosa deve fare) 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

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

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

➤ Pilotaggio attivo

Per minimizzare il rischio di subire collassi in condizioni di turbolenza è fondamentale applicare un pilotaggio attivo

Tutti i buoni piloti reagiscono ai feedback che la vela invia loro, e regolano costantemente la velocità ed il beccheggio, per adattarsi ai movimenti dell'aria. Gli elementi chiave del pilotaggio attivo sono il controllo del beccheggio e della pressione interna. Se la vela picchia in avanti, usate i freni per rallentarla. Allo stesso modo, se pendola indietro rilasciate i freni per farle prendere velocità. 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. Queste conoscenze possono venire apprese anche meglio giocando con la vela al suolo!

IMPORTANTE: 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 sovra-correzione. Vi raccomandiamo di tenere sempre i comandi e di non volare in condizioni di turbolenza.

➤ Virata

Per familiarizzarvi con il vostro Magnum2, le vostre prime virate dovranno essere graduali e progressive

Per virate coordinate ed efficienti col Magnum2: 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 regola-re la velocità ed il raggio di virata potrete utilizzare il freno esterno. Facendo collaborare il passeggero nello spostamento del peso migliorerà le caratteristiche di virata

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

➤ Atterraggio

Il Magnum2 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 normale
- Mettetevi in piedi col busto proiettato in avanti e spostate il passeggero su un lato prima dell'atterraggio. Questo permette a entrambi di correre o camminare senza inciampare l'uno nell'altro. Non rallentate gradualmente, piuttosto, date massima velocità alla vela per il finale. Quando sarete ad un metro da terra frenate lentamente e progressivamente per rallentare la vela fino al punto di stallo quando potrete poggiare i piedi in terra. Tenere in mano un giro di freno vi permetterà di dare più energia alla frenata.
- State attenti a non rallentare troppo velocemente perché può causare una risalita della vela prima dello stallo. Se la vela comincia a risalire, rilasciate gradualmente i comandi (10-20cm) - 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





TECNICHE AVANZATE DI VOLO

➤ Tecniche di discesa rapida

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. 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

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 stallò 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 stallò e della mancanza di precisione nel pilotaggio.

➤ Sistema di blocco delle orecchie

Per usare il sistema di blocco delle orecchie, dopo aver ripiegato le grandi orecchie, semplicemente agganciate il cordino esterno delle A sotto la pallina rossa sul distanziale. Tenete sempre le A e le vostre mani sul lato esterno del distanziale, non provate ad usare questo sistema dall'interno del distanziale perché potreste provocare un pericoloso groviglio. Verificate che la linea passi ordinatamente sotto la pallina, ed accertatevi che non possa accidentalmente sfuggire.

Una volta agganciato, le vostre mani sono libere, potete continuare a

sarete prossimi al suolo.

- Scegliete lo stile d'approccio più appropriato in funzione dell'area d'atterraggio e delle condizioni dell'aria.
- Atterrate sempre controvento!
- 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
- 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, trazionare 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 rischiate 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

TRAINO

IL Magnum2 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 sistema impiegato. Tutti i piloti trainati dovrebbero essere abilitati al traino, appoggiarsi a trainerati 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.

tenere i freni e fare leggere correzioni di rotta, ma il controllo principale della direzione deve sempre essere fatto con lo spostamento del peso. Sappiate che con il blocco delle orecchie innescato, è possibile che l'escursione dei freni si riduca (velocità di stallo più elevata) e cambi la risposta delle vela sul rollio. Per questa ragione dovete pilotare la vela con prudenza, usando piccoli e leggeri input e non grandi azioni di comando.

IMPORTANTE: per le prime volte esercitatevi ad usare il sistema delle orecchie in condizioni tranquille, fate pratica nel blocco/sblocco delle linee in modo fluido e controllato.

ATTENZIONE: con le grandi orecchie innescate, le caratteristiche di volo di qualunque vela cambiano. Mantenete una buona velocità ed evitate profonde affondate di freno o virate repentine. Questo ridurrà la possibilità di entrare in stallo o negativo.

Le orecchie dovrebbero essere liberate ad una quota elevata, ben prima del finale d'atterraggio. Se avete bisogno di fare le orecchie per perdere quota in atterraggio, allora fatelo 'manualmente' senza usare il sistema di blocco.

Per rilasciare le orecchie, semplicemente levate la linea dalla pallina rossa, Spingete la linea verso l'esterno usando il palmo della mano; in alternativa per spingere la linea fuori dalla pallina potete usare il pollice. La linea sfuggirà agevolmente dalla pallina e la vela comincerà a rigonfiarsi spontaneamente.

Se lo stabile non si rigonfia spontaneamente, aiutatelo nel gonfiaggio usando una piccola trazione di comando

➤ Grandi orecchie e trimmers

Quando le grandi orecchie sono innescate potete incrementare ulteriormente il tasso di caduta rilasciando i trimmers.

➤ Grandi Orecchie e spirale

Sebbene sia possibile innescare una spirale mentre sono trattenu- te le orecchie, gli sforzi applicati alle linee inferiori possono eccedere i loro carichi di rottura provocando il collasso della struttura!

OZONE raccomanda di NON FARE questa manovra!

➤ Stallo di B

Lo stallo B è utilizzabile solo per discese rapide in condizioni d'emergenza. Lo stallo B si effettua trazionando simmetricamente verso il basso gli elevatori B.

Per innescare uno stallo di B, ponete le vostre dita tra i cordini al di sopra dei maillons degli elevatori B. Non rilasciate le maniglie dei freni. 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.

Se trazionerete troppo le B, la vela assumerà una forma a corolla e diverrà instabile

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.

IMPORTANTE: il movimenti 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.

Il carico applicato sulle B durante questa manovra è molto elevato e stressante per la vela. usate lo stallo di B solo in situazioni d'emergenza.

➤ Spirale (vite)

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 Magnum2 eseguirà almeno un giro di 360° prima di





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 asimmetria del 30% della vela ad un collasso totale (stallo frontale).

La maggior parte dei collassi si può prevenire con una buona esperienza nel pilotaggio attivo, ma se succedesse, la cosa più importante è niente panico!

In caso di collasso, la prima cosa è mantenere il controllo della vostra direzione: dovrete allontanarvi dal terreno 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'asimmetria 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. Pompate troppo velocemente non rigonfierà la vela, e pompando troppo lentamente potreste portare la vela molto vicino od oltre il punto di stallo. Una grossa chiusura richiederà molte e decise pompate.

Le chiusure simmetriche si riaprono autonomamente senza intervento del pilota, tuttavia, 15-20 cm di freni applicati simmetricamente agevoleranno il rigonfiaggio. Quando la vela si rigonfia date massima velocità per essere sicuri che la vela recuperi velocità e non vada in paracadutale.

entrare in vite. Una volta in vite dovrete 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, specialmente per il passeggero, 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 Magnum2 rallenta, consentitegli di continuare la virata finché non ha smaltito abbastanza energia per ritornare al volo livellato senza eccessive pendolate. Il Magnum2 non mostra alcuna propensione 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'innescio 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 tornare 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.

IMPORTANTE: Viti con tassi di caduta superiori agli 8 m/sec sono possibili ma andrebbero evitate. Sono pericolose e sottopongono la vela a sollecitazioni non necessarie. La vite causa disorientamento e richiede tempo e quota per essere recuperata. Non effettuate questa manovra vicino al 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 rotazione difficile da controllare. La prima soluzione per uscire da questa situazione è stabilizzare la vela in volo livellato controllando la direzione e poi trazionando la linea dello stabilo (linea rossa attaccata all'elevatore B).

Se non dovesse funzionare provate a dare delle pompate sul lato della cravatta (con una metodologia simile alla chiusura asimmetrica). In alternativa potete provocare un collasso dalla parte della cravatta, altrimenti il post-stallo è l'unico metodo efficace.

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

➤ Stallo paracadutale

E' possibile che dopo un rilascio molto lento in uscita dallo stallo-B la vela recuperi la sua forma ma scenda 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, dopo qualche secondo, ancora non dovesse accadere nulla, spingete in avanti gli elevatori A oppure rilasciate i trimmers, 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.

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, perché aumenta la possibilità di incorrere in uno stallo paracadutale. Se foste sorpresi da uno scroscio di pioggia

atterrate immediatamente.éNON FATE le grandi orecchie, con la vela bagnata perchè aumenta la possibilità che si verifichi uno stallo paracadutale. Cercate di perdere quota con delicati 360° e cercate di mantenere un'elevata velocità all'aria durante il finale. Rilasciate un po' i trimmers se necessario.

CURA DELLA VELA

➤ Immagazzinamento

Riponete sempre la vostra attrezzatura in un ambiente asciutto, protetto dal calore diretto.

- La vostra vela deve essere asciutta prima di essere riposta. 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).
- Fate asciugare la vela all'ombra in un luogo ventilato. Non usate mai asciugacapelli ecc.
- Se atterrate in acqua salata dovrete sciacquarla a fondo con acqua dolce prima di farla asciugare.
- 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

IMPORTANTE: mai ripiegare la vostra 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.





Passo 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



Passo 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



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



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



Se usate la Saucisse andate al Passo 8

Passo 5 Una volta che il bordo d'attacco e il resto della vela sono stati sistemati, girare tutta la vela su un lato.



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



Passo 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. Piegare la vela con il metodo concertina da stabile a stabile prima di riporla nella sacca.

➤ Cura della vela

Manovre al suolo eseguite senza attenzione danneggiano molte vele. Queste sono le azioni da evitare per prolungare la vita della vostra vela:

- NON trascinate la vela per spostarla, perché danneggereste il tessuto. Sollevala 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...), come per le manovre con vento forte, tutto questo accelera il processo d'invecchiamento della vela.
- 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

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

➤ Pulizia

Ogni genere d'abrasione o sfregamento può danneggiare il trattamento del tessuto. Pertanto, è meglio non pulire la vostra vela se non sia assolutamente necessario. Vi raccomandiamo di usare un panno morbido inumidito con acqua, facendo piccoli movimenti lungo la superficie.

IMPORTANTE: mai usare detersivi o solventi chimici.



➤ Riparazioni della vela

Riparazioni dilettantesche possono fare più male che bene. Per le riparazioni Vi raccomandiamo di inviare sempre la vostra vela da un rivenditore, o un laboratorio professionale o dal produttore

Se danneggiata le 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 trovare 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 danneggiata deve essere sostituita. 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. Se non avete possibilità di contattare un rivenditore Ozone, potete ordinare ogni singola linea presso il sito www.flyozone.com

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: <http://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

Questi sono 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 oltre il quale dovrete effettuare una nuova ispezione o la sostituzione.

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-D e leggeri allungamenti di A, B. Le conseguenze di queste alterazioni possono includere una minore velocità di trim, difficoltà di gonfiaggio ecc.

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

IMPORTANTE: abbiate cura della vostra vela ed assicuratevi che venga ispezionata secondo lo schema riportato qui sopra. Questo vi garantirà molte ore di volo sicuro

MODIFICHE

Il vostro Ozone Magnum2 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.

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.

Ci impegneremo sempre per risolvere problemi che non siano causati dalla normale usura o da un uso inappropriato. Se avete dei problemi con la vostra vela, vi preghiamo di contattare il vostro rivenditore/distributore, che sarà in grado di decidere riguardo alle azioni più opportune. Se non siete in grado di contattare il vostro rivenditore, scrivete direttamente noi all'email: info@flyozone.com





GARANZIA OZONE

Ozone garantisce i suoi prodotti da ogni difetto di fabbricazione. Ozone riparerà o sostituirà gratuitamente ogni prodotto difettoso.

Ozone ed i suoi distributori forniscono il più elevato livello d'assistenza e riparazione. I danni di un prodotto dovuti a impiego ed usura saranno riparati ad un costo ragionevole.

SUMMARY

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.

Volare è una cosa grandissima che richiede anni per essere appreso. Perciò lasciate che la vostra esperienza cresca lentamente, non abbiate fretta, avete moltissimo tempo per imparare visto che moltissimi piloti volano bene in età avanzata. Se le condizioni non sono perfette allora ripiegate e andate a casa, ci sarà sempre un domani.

Non sovrastimate le vostre capacità, siate onesti con voi stessi. Come dice il saggio: "E' meglio essere a terra con la voglia di essere in volo, che essere in volo con la voglia di essere a terra".

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.

Anche le manovre al suolo costituiscono una forma di volo. Vi insegna ad essere sensibili su quello che fa la vostra vela ed a comprendere i segnali che vi manda, perciò praticatele il più possibile

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.

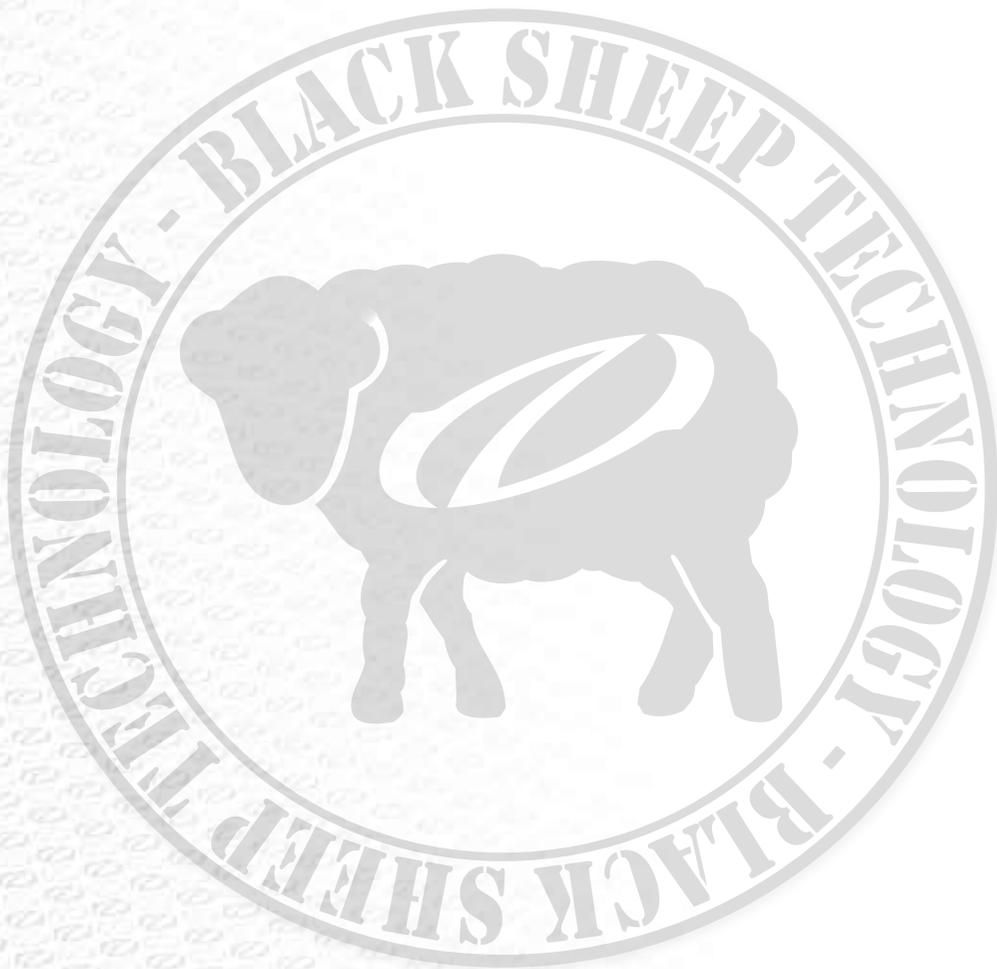
Buon volo & godetevi il vostro Magnum2.

Team Ozone



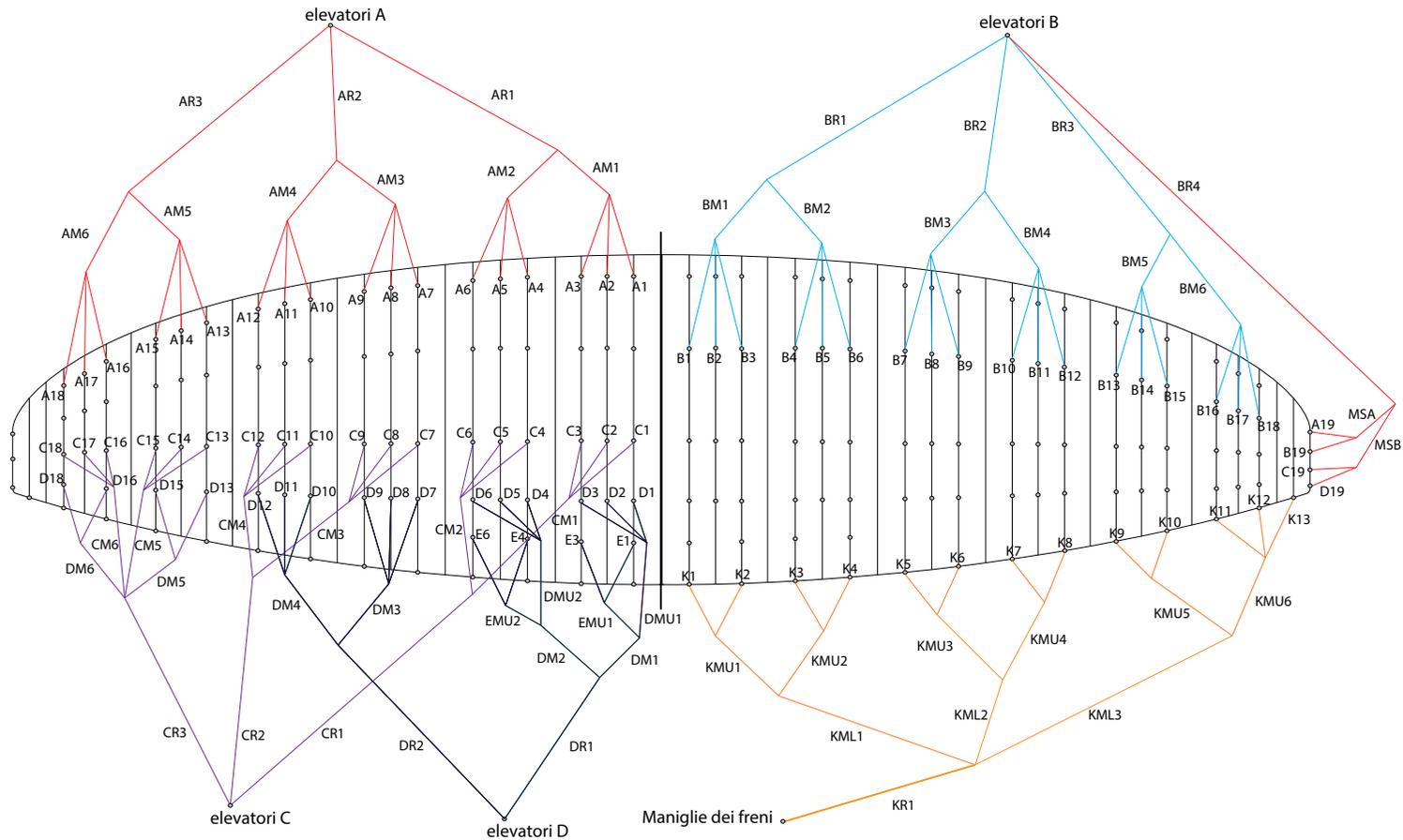
РАСМОНАШ





ITALIANO

SCHEMA LINEE

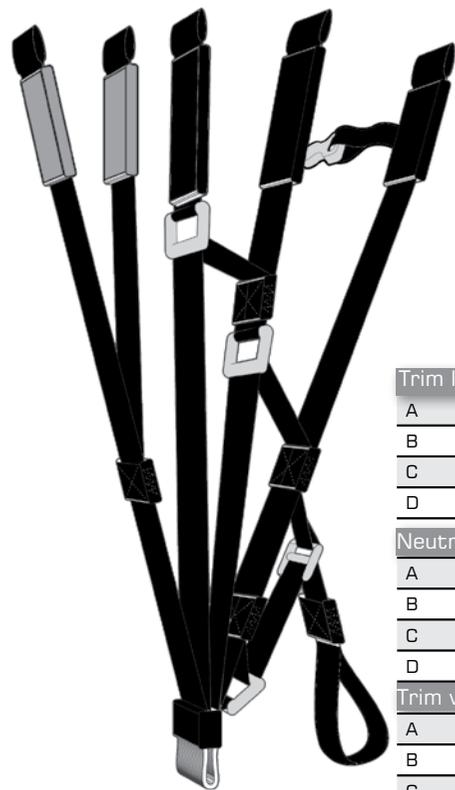




DISTANZIALI

MISURE ELEVATORI (mm)

Barre
distanziatrici



Trim lenti	
A	400
B	396
C	392
D	385
Neutri	
A	400
B	400
C	400
D	400
Trim veloci	
A	400
B	520
C	440
D	480

* Il Mag2Lite non dispone del sistema di blocco delle orecchie

MATERIALI

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

➤ Tessuto

Estradosso

Porcher 9017 E77

MAG2LITE

Porcher 9017 E68

Intradosso

Dominico 30D MF

Porcher 7000 E71A

Centine

Porcher 9017 E29

Dominico 30D Hard

Porcher 9017 E29

Porcher 7000 E29

Rinforzi bordo d'attacco

P25/18 plastic pipe

➤ Linee

Inferiori

Edelrid 7343 420/280/230/190

Mediane

Edelrid 7343 230/190

& Liros DSL 140/70

Superiori

Liros DSL 140/70

➤ Elevatori & hardware

Parti metalliche

Maillons di Maillon Rapide

Link Lites

Fettuccia degli elevatori

20mm Polyester webbing

12mm Kevlar rinforzato

SPECIFICHE TECNICHE

	38	41
N. cassoni	52	52
Sup Proiettata (m2)	32.3	34.9
Sup Reale (m2)	38	41
Apertura Proiettata(m)	11.12	11.55
Apertura Reale (m)	14.12	14.67
Allungamento Proiettato	3.82	3.82
Allungamento Reale	5.25	5.25
Corda Media (m)	3.4	3.5
Magnum 2 Peso (kgs)	8.0	8.4
Mag2Lite Peso (Kgs)	6.95	7.3
Gamma di peso in-volo (kgs)	110-185	130-220
Certificazione (EN/LTF)	B	B



MAENUMU

Inspired by Nature, Driven by the Elements

WWW.FLYOZONE.COM