OZONE

ENZO 2

LA VOSTRA VELA E' QUI

ENZO 2

TRUE REIRF

CONTENUTO

Manuale pilota	2 > 15
Schema linee	16
Materiali	17
Specifiche tecniche	17
Elevatori/lunghezza linee	18

OZONE GLIDERS 1258 Route de Grasse, 06620, Le Bar sur Loup, France

ENZO 2

Grazie per aver scelto di volare con un Ozone.
Come team d'appassionati del volo libero, dell'avventura e delle competizioni, la nostra missione in Ozone è quella di costruire parapendio maneggevoli della massima qualità e prestazioni.

Tutta la nostra ricerca e sviluppo sono concentrate nel creare le migliori caratteristiche di pilotaggio/e 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.

Se necessitate d'ulteriori informazioni riguardanti Ozone, l'Enzo2, 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.

E' essenziale che leggiate tutto questo manuale, perché contiene informazioni importanti che avete bisogno di conoscere prima di volare con il vostro Enzo 2 per la prima volta, specialmente quando vedete questo simbolo: ⚠

Vi auguriamo i migliori successi per la vostra prossima stagione

Volate sicuri!
Team Ozone

ATTENZIONE

L'Enzo è una vela da competizione ad alte prestazioni. Dovrebbe essere impiegato SOLO da piloti molto competenti ed esperti. NON VOLATE con questa vela se non avete esperienza, o non conoscete le caratteristiche di una vela ad alte prestazioni di elevato allungamento

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.

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 e volate sempre con un paracadute di riserva.

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.

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 ENZO 2

Il nostro obiettivo per l'EnZo 2 era quello di creare la vela da gara più competitiva possibile - e di renderla competitiva non solo per velocità ed efficienza, ma nel senso di Prestazioni Reali. Questa nuova vela costituisce un significativo miglioramento rispetto al suo predecessore, nonostante tutte le difficoltà per una vela di questa classe nel rispettare la conformità agli standard EN.

Con 101 cassoni, ed una tecnologia che viene non solo dall'Ozone Performance Project ma anche dalle nostre ricerche sull'Ultralite, l'EnZo 2 è il più complesso parapendio che abbiamo mai progettato. Un profilo SharkNose di seconda generazione, ed un piano funi a resistenza di forma super-ridotta, ne hanno incrementato le prestazioni ad un livello che pensiamo sarà altamente competitivo. La velocità massima dell'EnZo 2 è stata aumentata e le sue prestazioni in turbolenza non hanno paragoni. Oltre a questo, le sue prestazioni in termica sono eccellenti, con una sensazione di compattezza e solidità ai più elevati angoli d'incidenza, ancora una volta grazie alla tecnologia SharkNose di seconda generazione. I nostri test comparativi hanno dimostrato un evidente vantaggio in aria turbolenta ed in generale nel tasso di caduta.

Lo EnZo 2 è fabbricato con una miscela di tessuto 30D e Porcher Sport 27g, con il 30D applicato anche alla struttura nella parte posteriore della corda alare e con un esteso impiego del tessuto ultraleggero da 27g, che migliora il comportamento generale della vela.

Sebbene sia certificato, l'Enzo 2 è molto più simile ad una vela competition e non è adatta a piloti che normalmente sceglierebbero di volare con una vela di classe EN D, e certamente non è indicato come prima vela di classe EN D. E' progettato per le gare e fabbricato per soddisfare le necessità di piloti del massimo livello. Per volarlo in sicurezza, richiede lo stesso standard di pilota e di esperienza di R10.2 / R11. E' adatto solo a piloti d'alto livello che hanno un eccellente standard di controllo della calotta ed un'approfondita esperienza di SIV, e la necessaria capacità per volare con un 2 linee senza subire collassi.

Freni

La lunghezza dei freni è stata regolata con attenzione durante i test. Tuttavia, se volete accorciarli considerate i seguenti punti:

- Non accorciate i freni, perché trazionereste il bordo d'uscita quando viaggiate a full speed.
- Accertatevi che le linee 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

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

Elevatori

L'Enzo 2 è stato progettato con due file di linee e 2 elevatori; A & B. Gli elevatori A sono colorati in grigio, per facilitarne l'identificazione. Le B sono leggermente più corte rispetto alle A ed hanno delle manopole rosse che facilitano il pilotaggio attivo con le B, Questi elevatori non hanno i trimmers.

Peso totale in volo

Ogni Enzo 2 ha una precisa gamma di peso certificata.

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

Per le gare è generalmente meglio essere nella parte superiore della gamma di peso.

IMPORTANTE: dovete volare all'interno della gamma di peso certificata. Non facendolo invalidereste la certificazione.

Imbrago

Verificate le regolazioni del vostro imbrago con particolare attenzione alla simmetria.

Il pettorale può essere regolato tra 42cm e 48cm (tra i punti d'attacco) secondo le vostre preferenze.

Speed System (acceleratore)

Per regolare l'acceleratore prima del volo, chiedete ad un amico di tenere gli elevatori in posizione di volo mentre voi siete seduti nell'imbrago in posizione di volo. Regolate la lunghezza del cavo in modo che la barra principale si trovi esattamente sotto la seduta.

L'acceleratore deve avere un gioco sufficiente ad assicurare che gli elevatori anteriori non siano trazionati verso il basso durante il volo normale, ma non così lungo da impedire l'utilizzo completo della gamma di velocità della vostra vela.

Una volta regolato, provate l'estensione completa dell'acceleratore in aria calma, verificando che durante la trazione le carrucole degli elevatori si abbassino in maniera uguale. Una regolazione più precisa potrà essere eseguita una volta ritornati a terra.

TECNICHE BASE DI VOLO

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

Preparazione

Distendete la vela sull'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 B, A, rilasciando il fascio controllato sopra ai precedenti. Assicuratevi che i cordini non siano attorcigliati, incrociati o annodati tra loro.

Fate particolare attenzione alle diramazioni superiori posteriori (linea C) perché non vanno in tensione quando tirate le B, Accertatevi che le C siano libere da grovigli controllandole individualmente. 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 tutti allacciati - verificate due volte i cosciali
4. Moschettoni e maillon serrati
5. Afferrate le A e le maniglie dei freni
6. Bordo d'attacco aperto
7. Allineatevi direttamente con il vento
8. Spazio aereo e visibilità liberi

Decollo

Il vostro Enzo 2 può decollare sia con la tecnica fronte vela che con vela alle spalle.

NOTA: la vela sale molto velocemente, perciò siate pronti a modificare la vostra tecnica specialmente se la vostra vela precedente era più lenta in gonfiaggio.

Decollo in avanti - vento leggero o nullo

Quando il vento sarà giusto, muovetevi in avanti, i vostri cordini dovranno andare in trazione entro un due passi. L'Enzo2 comincerà immediatamente a gonfiarsi. Dovrete mantenere una pressione costante sugli elevatori finché la vela non sarà sopra la vostra testa.

Non tirate o spingete eccessivamente in avanti gli elevatori, altrimenti il bordo d'attacco si deformerà con la possibilità di collassi rendendo il decollo più difficile e potenzialmente pericoloso.
Muovetevi uniformemente durante tutta la procedura di gonfiaggio. Non è necessario scattare o strattonare, ed avrete tutto il tempo per verificare la vostra vela prima di andare in volo

Quando sarete 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 ma poi giratevi con la faccia verso la vela. Arretrate col busto e gonfiate gradualmente la vela usando il vostro peso ed aiutandovi con le A. Siate pronti a frenare la calotta se dovesse sorpassarvi.

Con venti più sostenuti siate pronti a fare alcuni passi verso la vela quando si gonfia. Questo toglierà un po' d'energia alla vela in modo da evitare che vi sorpassi o vi sollevi anzitempo. Questa tecnica di decollo rovescio funziona perfettamente anche con 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

Virata

L'Enzo 2 possiede una pressione sui freni relativamente leggera, ed è molto reattivo al comando. Per familiarizzarvi con la vela nuova, le vostre prime virate dovranno essere graduali e progressive. Applicando troppo comando potreste accentuare i movimenti sul beccheggio che affonderebbe la virata peggiorandone l'efficienza, o potreste anche innescare un negativo.

Speed System (acceleratore)

Per una miglior penetrazione in controvento e una migliore efficienza in aria discendente, laterale o frontale, dovreste volare più veloce della velocità di trim usando l'acceleratore. Usando fino a metà pedalina non si peggiora di molto l'angolo di planata o la stabilità ma aumenteranno le vostre prestazioni. Per accelerare per prima cosa non trazionate i freni e rilasciate ogni giro di comando sulle mani, e poi afferrate gli elevatori B. Spingete la barra dello speed in modo uniforme e progressivo, questo eviterà improvvise variazioni sul beccheggio e sull'incidenza e consente di accelerare la vela in modo efficiente. Percepite la vela con gli elevatori B ed esercitate un controllo attivo combinando la trazione sullo speed con quella degli elevatori B.

A tutto speed l'Enzo 2 è veloce ma ha meno stabilità intrinseca; viaggiate alla massima velocità solo in condizioni aerologiche molto tranquille e pilotate sempre attivamente con le B e lo speed.

IMPORTANTE: NON USATE i freni per pilotare in modo attivo in turbolenza mentre siete accelerati, perché se lo faceste rendereste la vela più incline ai collassi.

IMPORTANTE: Regolate la vostra velocità in funzione della massa d'aria dove state volando. Se aumentasse la turbolenza, rilasciate lo speed, e pilotate attivamente con i freni o gli elevatori B

Pilotaggio attivo

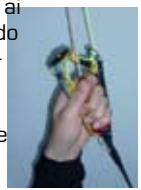
Per ridurre la frequenza dei collassi in condizioni di turbolenza è fondamentale usare un pilotaggio attivo. Lo scopo del pilotaggio attivo è controllare il beccheggio e la pressione interna della vela. Questo si può fare con i freni o con gli elevatori B, ma in aria molto turbolenta, vi raccomandiamo di usare i freni.

In aria turbolenta, volare con i freni appena puntati (circa 20 cm), vi consentirà di percepire le informazioni vitali per tenere aperta la vela. E' anche importante guardare la vela perché questo vi darà informazioni dirette sulla sua pressione interna e le possibilità che collassi. I vostri input possono essere simmetrici o asimmetrici. Potreste dover applicare entrambi i freni o anche soltanto uno per mantenere la pressione omogenea attraverso tutta l'apertura alare della vela. Evitate di volare con freni costantemente affondati in aria mossa, perché potreste stallare inavvertitamente la vela. Considerate sempre la vostra velocità all'aria.

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 molto turbolente.

Controllo Attivo con elevatori B

Quando planate alla velocità di trim o accelerati, vi raccomandiamo di pilotare la vela con gli elevatori B. Questo migliora le percezioni sulla calotta ed il controllo della vela, consentendovi di pilotare attivamente senza usare i freni (che aumentano la resistenza ed i movimenti sul beccheggio) La percezione diretta vi consente di fermare i collassi prima che effettivamente si verifichino e mantenere velocità e livelli d'efficienza più elevati.



Per pilotare con le B tenete i freni (rimuovete ogni eventuale giro di linea sulle mani) ed afferrate le manopole sulle B vicino ai maillon. Ora avete il controllo diretto dell'incidenza, tirando le B aumentate l'incidenza, rallentando la pressione si riduce l'incidenza, e si riporta la vela alla velocità di trim. Col controllo delle B potete pilotare attivamente in turbolenza, i collassi verranno fermati col giusto input grazie al repentino aumento dell'incidenza, Se percepite il naso della vela perdere pressione, o se vedete comparire una piega tra i punti d'attacco di A e B, potete applicare velocemente una pressione sulle B per fermare il collasso prima che si verifichi. La forza di trazione e la sua ampiezza dipendono dall'intensità della turbolenza o dalla perdita di pressione, ma evitate sempre lunghi e prolungati input per evitare di indurre ampi movimenti sul beccheggio o stallare inavvertitamente.

Nel volo accelerato, il miglior controllo attivo attraverso gli elevatori B aumenta l'efficienza e la stabilità della vela. Quando siete accelerati, l'azione di tirare le B è esattamente come rilasciare lo speed, questo si traduce in un controllo diretto di velocità, incidenza e pressione interna, tutto e contemporaneamente nelle vostre mani! Insieme al controllo attivo della pedalina dello speed, le regolazioni che si possono fare con gli elevatori B, permettono di ottimizzare la vostra velocità e la pressione interna attraverso la turbolenza, aiutandovi a mantenere una maggiore velocità media e nello stesso tempo a ridurre la possibilità di improvvisi collassi. Quando spingete la pedalina dello speed, se l'aria diventasse leggermente turbolenta, applicate un po' di trazione agli elevatori B; quando la turbolenza diminuirà nuovamente potrete ridurre la trazione sulle B (rilasciando) per ottenere più velocità. Volare veloci ed efficienti in aria normale richiede una costante attenzione alla vela. E' necessario combinare gli input agli elevatori B ed allo speed per mantenere la vela aperta ed in pressione.

NOTA: Questa metodologia di controllo è indicata per le planate in buona aria 'normale' e senza troppa turbolenza. Questo non sostituisce l'appropriato pilotaggio attivo con i freni in condizioni di forte turbolenza. Se non siete sicuri delle condizioni aerologiche, riportate la vela alla velocità di trim, rilasciate le B, e volate la vela in modo attivo con i freni.

IMPORTANTE: state attenti a non usare ampi input di comando usando gli elevatori, perché rischiereste di stallare tutta o parte della vela. Siate disponibili ad esercitarvi a lungo, perché questo nuovo metodo può richiedere un po' di tempo per diventare totalmente intuitivo, efficace e comodo.

TECNICHE DI VOLO IN EMERGENZA

Grandi orecchie

Ripiegando le estremità della vela, si incrementa il tasso di caduta. Questo è utile per non entrare in cumulo. Per trazionare le grandi orecchie tenete i freni, ed afferrate le linee A esterne dei due lati, 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 rigonfiare frenate delicatamente un lato per volta finché gli stabilo non si riaprono. Evitate di frenare a fondo e simmetricamente, perché potreste innescare uno stallo o andare in paracadutale.

Grandi orecchie e acceleratore

Una volta che le grandi orecchie sono ripiegate, potete incrementare il tasso di caduta spingendo la barra dell'acceleratore

MAI fare le orecchie mentre si viaggi a speed, questo potrebbe causare grosse chiusure asimmetriche

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

IMPORTANTE: Ozone raccomanda di NON FARE questa manovra!

Stallo di B
Con l'Enzo 2 non è possibile fare il comune stallo di B

Spirale (vite)
La spirale è il metodo più efficace per perdere quota rapidamente. L'Enzo 2 seguirà almeno un giro di 360° prima di 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, perciò ponete particolare attenzione alla vostra quota.

Per uscire dalla vite, riportate il vostro peso al centro e rilasciate gradualmente il freno interno. Mentre l'Enzo 2 rallenta, consentitegli di continuare la virata finché non ha smaltito abbastanza energia per ritornale al volo livellato senza eccessive pendolate.

Dovete sempre essere pronti a pilotare la vostra vela fuori dalla spirale. Per farlo spostate gradualmente il peso all'esterno ed applicate un poco di comando esterno e la vela comincerà a rallentare ed uscire dalla vite. 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.

NOTA: impiegando il paracadute Anti G si ridurrà sensibilmente l'accelerazione alla quale si è sottoposti in spirale.

INCONVENIENTI DI VOLO

Chiusure
Le chiusure possono essere evitate o almeno drasticamente ridotte con il pilotaggio attivo. State attenti alle percezioni che vi arrivano dalla vela usando gli elevatori B oppure i freni. Se sentite una perdita di pressione o vedete comparire una piega del tessuto tra le A e le B, con un veloce input fermerete il collasso o almeno ne ridurrete sensibilmente l'ampiezza e le conseguenze.

Collassi asimmetrici
Se subite un collasso, per prima cosa mantenete il controllo della vostra direzione: dovrete allontanarvi dal terreno e dagli altri piloti. Una chiusura asimmetrica può essere controllata spostando il peso verso la parte aperta ed applicando abbastanza freno per controllare la direzione. Queste azioni, nella maggior parte dei casi saranno sufficienti a recuperare completamente la vela. 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 avete subito un collasso 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 1-2 secondi per ogni pompata. Pompare troppo velocemente non rigonfierà la vela, e pompando troppo lentamente potreste portare la vela molto vicina od oltre il punto di stallo

Se il collasso fosse molto grande e voi non foste in grado di fermare la rotazione senza andare oltre il punto di stallo, allora consentite alla vela di girare andando con il vostro corpo nella direzione della chiusura (per evitare i twist) e mantenendo una piccola trazione sul freno. L'energia della spirale comincerà a rigonfiare la vela, usate i freni e lo spostamento del peso per riguadagnare il controllo della direzione prima di riportare la vela in rotta.

Collassi simmetrici
Piccole chiusure simmetriche (frontali) normalmente si rigonfiano senza input del pilota, ma quelle più ampie (oltre il 40% della corda alare) necessitano di un immediato input dei freni di circa 30 fino a 50cm, applicati simmetricamente e velocemente. Questo input accelererà il processo di recupero mantenendo il controllo su tutta l'apertura alare e riducendo la possibilità che la vela si aggrovigli oppure si metta a corolla. Non consentite mai che le estremità si tocchino, usate sempre un po' di comando (con i freni o le B) per impedire che questo avvenga e che si generino delle cravatte.
Se pilotate attivamente con le B, nel momento in cui si verificasse un frontale, potete recuperare la vela con un input sulle B, eliminando in questo modo la necessità di impiegare altre tecniche per recuperare il collasso (ad esempio di usare i freni). se mentre tenete le B si dovesse verificare un'asimmetrica, rilasciate l'elevatore in modo da poter agire con i freni

Se il vostro Enzo 2 collassa durante il volo accelerato, rilasciate immediatamente lo speed e controllate in modo attivo le vela.

IMPORTANTE: non consentite mai alle estremità della vela di unirsi o di infilarsi dentro le linee, usate quanto input di comando necessario per evitare che questo accada.

Cravatte

La prima e più importante azione per recuperare una cravatta è quella di mantenere il controllo della vostra direzione. Quando avete ristabilito il controllo, mettete in tensione la linea dello stabilo (Liea rossa inguainata sulle Baby A) tirate finchè non la sentite andare in tensione e vedete che agisce sullo stabilo. Se la cravatta fosse molto ampia o particolarmente incastrata, Potreste avere bisogno di molti tentativi e di tirare mano dopo mano lo stabilo fino a raggiungere la tensione sufficiente ad agire sullo stabilo.

Questa azione da sola è generalmente sufficiente a liberare la maggior parte delle cravatte dello stabilo, ma cravatte più ampie possono necessitare di profonde affondate di comando per liberarsi. State attenti a non affondare troppo, perché potreste stallare inavvertitamente la vela. Usate forti e profonde pompate di freno dalla parte della cravatta, facendolo, è importante portare il peso dalla parte opposta per evitare il rischio di un negativo o di andare in spirale, Lo scopo è di svuotare l'aria dallo stabilo senza stallare la semiala.

Se fatta in modo corretto questa azione libererà la cravatta.

Portando la vela al punto di stallo (o anche oltre in post-stallo) si riducono le tensioni sulle linee incastrate e si permette alla cravatta di liberarsi. gli stalli devono essere eseguiti solo con un ampio margine di quota e solo se siete allenati a farli. Ricordate che se la rotazione dovesse accelerare senza che voi siate in grado di controllarla, dovrete usare subito il paracadute di soccorso fintanto che avrete quota sufficiente per farlo.

Stallo paracadutale

L'Enzo 2 non ha tendenza al paracadutale, ma se dovesse succedere, la vostra prima reazione deve essere quella di rialzare completamente entrambi i freni (se necessario: rilasciate i giri di freno sulle mani) e la vela dovrebbe ritornare al volo normale. Se dopo qualche secondo questo non accadesse, spingete un poco la barra dello speed per costringere la vela riguadagnare velocità e tornare 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 il rischio di stallo paracadutale. Per evitare di andare in paracadutale sotto la pioggia, evitate le profonde affondate di comando, trovate un'area d'atterraggio sicura e mantenete sempre una buona velocità all'aria.

Wingovers

L'Enzo 2 non è progettato per il volo acrobatico. Le virate coordinate con forte inclinazione, comunemente chiamate wingovers, non devono eccedere i 90° d'angolo di banco

ATTENZIONE: Attenzione: wingovers scoordinati possono causare ampie chiusure asimmetriche, perciò non vanno mai eseguiti in prossimità del terreno

SIV

L'Enzo 2 è un parapendio delle massime prestazioni che è stato ottimizzato per il volo in competizione e pertanto deve essere pilotato solo da piloti molto esperti. Questo non è il genere di vela adatto per apprendere le tecniche di SIV. Prima di provare un SIV con l'Enzo 2 accertatevi di essere ben allenati e competenti nell'eseguire tutte le manovre con una vela certificata di minor allungamento .

IMPORTANTE: a causa del posizionamento dei punti d'attacco i collassi indotti non simulano i collassi certificati. Ozone raccomanda di non eseguire queste manovre.

IMPORTANTE: eseguite i SIV solamente sull'acqua, con il necessario equipaggiamento di sicurezza, e sotto la supervisione di un pilota esperto e competente.

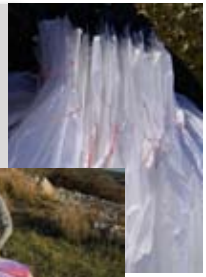
CURA DELLE VOSTRA VELA

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' anche raccomandabile impiegare il 'Folding Pillow' a corredo, per ridurre le pieghe del bordo d'attacco e preservare i rinforzi in plastica. Il folding pillow può essere compresso con le cinghie e trasportato nello zaino. Anche usare la sacca Ozone Saucisse aiuterà a prolungare la durata della vela, ed agevolerà il ripiegamento

Passo 1 appoggiare a terra la vela a fioc-co 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 il bordo d'attacco man-tenendo le fettucce delle “A” allineate e cu-rando che i rinforzi in plastica siano disposti uno di fianco all'altro. Nota: la vela non va piegata a metà, ma a fisarmonica da un'estremità all'altra.



Passo 3: Raggruppare il bordo d'uscita usando le fettucce delle linee B,C

Se usate la Saucisse pack andate al Passo 7

Step 4 Una volta raccolti bordo d'attacco e d'uscita, girate tutta la vela su un lato.

Step 5 legate il Folding Pillow sotto il bordo d'attacco nel punto della prima piega Il cuscino riduce l'angolo di piega e preserva i rinforzi in plastica. Poi piegate il bordo d'uscita stando attenti che le pieghe non siano troppo strette.

Passo 6 ora potete mettere la vela nella sua sacca.

Passo7 Se usate la Saucisse Pack, chiudetela facendo attenzione a non incastrare il tessuto della vela nella cerniera

Passo 8 girate la Saucisse su un lato, mettete il cuscino in posizione e piegate il bordo d'attacco. Usate tre pieghe per l'intera vela

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

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

Linee

L'Enzo 2 è stato ottimizzato per le prestazioni assolute. Le linee, quando la vela è nuova, sono molto robuste ed hanno superato con facilità i test di carico teorici e pratici, Tuttavia a causa della natura dei materiali, il loro diametro sottile, ed il fatto che ci siano poche linee principali, è di vitale importanza essere molto vigli nella manutenzione delle vostre linee. Non volate la vostra vela con linee rotte o visibilmente danneggiate.

⚠ **IMPORTANTE: raccomandiamo di sostituire tutte le linee dopo 150 ore.**

Cura della vela

- NON trascinate la vela per spostarla, perché danneggereste il tessuto. Sollevatela e trasportatela.
- NON aprite la vela con vento forte senza prima aver liberato il fascio funicolare - per non indurre inutili sollecitazioni ai cordini.
- NON camminate sulla vela o i cordini.
- NON gonfiare la vela e lasciare che poi crolli indietro al suolo. Fatelo il più dolcemente possibile, smorzando la caduta quando si abbatte muovendovi verso la vela.
- NON consentire che la vela vada ad impattare il suolo con il bordo d'attacco! Questo stressa la vela e le sue cuciture e può persino provocare l'esplosione di un cassone!
- Volare in aria salmastra, in zone con suolo abrasivo (sabbia, rocce...)e fare manovre al suolo con vento forte, accelera il processo d'invecchiamento della vela.
- Sostituite le linee dei freni se sono danneggiate

IMPORTANTE: raccomandiamo di far verificare con regolarità la vostra vela, specialmente dopo un intenso periodo d'uso, dopo un incidente o dopo un lungo periodo d'immagazzinamento. Cambiate tutte le linee ogni 150 ore di volo.

Trasporto e immagazzinamento

Riponete sempre la vostra attrezzatura in un luogo asciutto protetto dal calore diretto.. Fate asciugare la vostra vela prima di riporla. L'umidità e il caldo sono particolarmente dannosi per la vostra vela.

Riporre la vostra vela umida nella vostra auto sotto il sole sarebbe il peggiore esempio.

Se atterrate in acqua salata dovrete sciacquarla a fondo con acqua dolce e poi farla sciugare perfettamente, preferibilmente non al sole, ed in un luogo ventilato. Mai usare un asciugacapelli ecc...

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

Trasportare la vela nella sua sacca, e tenetela lontana da olio, vernici sostanze chimiche, detergenti ecc.

IMPORTANTE: mai riporre la vostra vela se è bagnata.

Pulizia

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

IMPORTANTE: mai usare detergenti o solventi chimici.

Riparazioni della vela

Riparazioni dilettantesche possono fare più male che bene, fate sempre riparare la vela presso un rivenditore autorizzato o direttamente presso il costruttore.

Se danneggiate le vela:

Tuttavia, se lo strappo è piccolo, potete ripararlo voi stessi. Troverete quello che vi serve nel kit di riparazione,

Uno strappo può essere aggiustato con una pezza autoadesiva di ripstop. Quando ritagliate le pezze arrotondate gli angoli e ricordate di concedere un ampio margine attorno allo strappo.

Potrete reperire maggiori informazioni sul modo di riparare la vostra vela sul sito web di Ozone, con le istruzioni passo per passo e le foto.

Se danneggiate un cordino:
Ogni linea danneggiata deve essere assolutamente 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 ogni velivolo, deve 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 12 mesi o 100 ore, e comunque 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 le linee devono essere sostituite ogni 150 ore per garantire che abbiano la giusta lunghezza e resistenza.
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 opportune far ispezionare la vela prima di volarla nuovamente

IMPORTANTE: Tutte le linee devono essere sostituite ogni 150 ore.

IMPORTANTE: abbiate cura della vostra vela ed impegnatevi a farla revisionare secondo i tempi indicati.

Tutti i dettagli sulle ispezioni sono visibili qui:
http://www.flyozone.com/paragliders/en/learn/glider-inspections/

TRAINO

L'Enzo 2 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 qualificati al traino, appoggiarsi a trainatori qualificati dotati di attrezzature appropriate e certificate ed accertarsi che le regole di traino siano rispettate.
Quando partite al traino, dovete accertarvi che la vela sia completamente sopra la vostra testa prima di decollare. In ogni caso, la massima forza di traino deve corrispondere al peso del corpo del pilota

MODIFICHE

Il vostro Ozone Enzo 2 è stato progettato e trimmato per piloti d'alto livello, per fornire il bilanciamento ottimale tra prestazioni, pilotaggio e sicurezza. Ogni modifica sulle specifiche di progetto ne invalida immediatamente le certificazione e peggiorerà il comportamento della vela.

Il timmaggio dell'Enzo 2 diverrà naturalmente più lento con l'impiego. se succedesse questo, sarà necessario eseguire la regolazione delle linee per riportare la vela al trimmaggio originale. Per questo consultate il laboratorio professionale www.checkpointcornizzolo.com affinché misuri accuratamente le linee ed esegua i necessari aggiustamenti

Ozone raccomanda di non modificare in alcun modo la vostra vela.

QUALITA'

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

SOMMARIO

La sicurezza è il punto più importante del nostro sport. Per volare in sicurezza dobbiamo essere addestrati, allenati e coscienti dei pericoli intorno a noi. Per arrivare a questo dobbiamo volare con regolarità, ed essere esperti nelle procedure delle emergenze di volo. Se siete carenti in qualunque di queste aree vi esporreste ad un pericolo maggiore del necessario.

Siate coscienti della vostra responsabilità se doveste rivendere il vostro Enzo 2. Questa vela è adatta solo a piloti molto esperti e competenti. i piloti senza la necessaria esperienza o capacità nel volo con vele ad elevato allungamento, non dovrebbero provare o essere incoraggiati a volare con questa vela.

abbiate cura della vostra vela e rispettate i tempi d'ispezione in particolare per le linee. Ogni linea danneggiata deve essere sostituita al primo segno d'usura e tutte le linee devono essere cambiate dopo 150 ore di volo.

Rispettate l'ambiente ed il luogo dove volate.

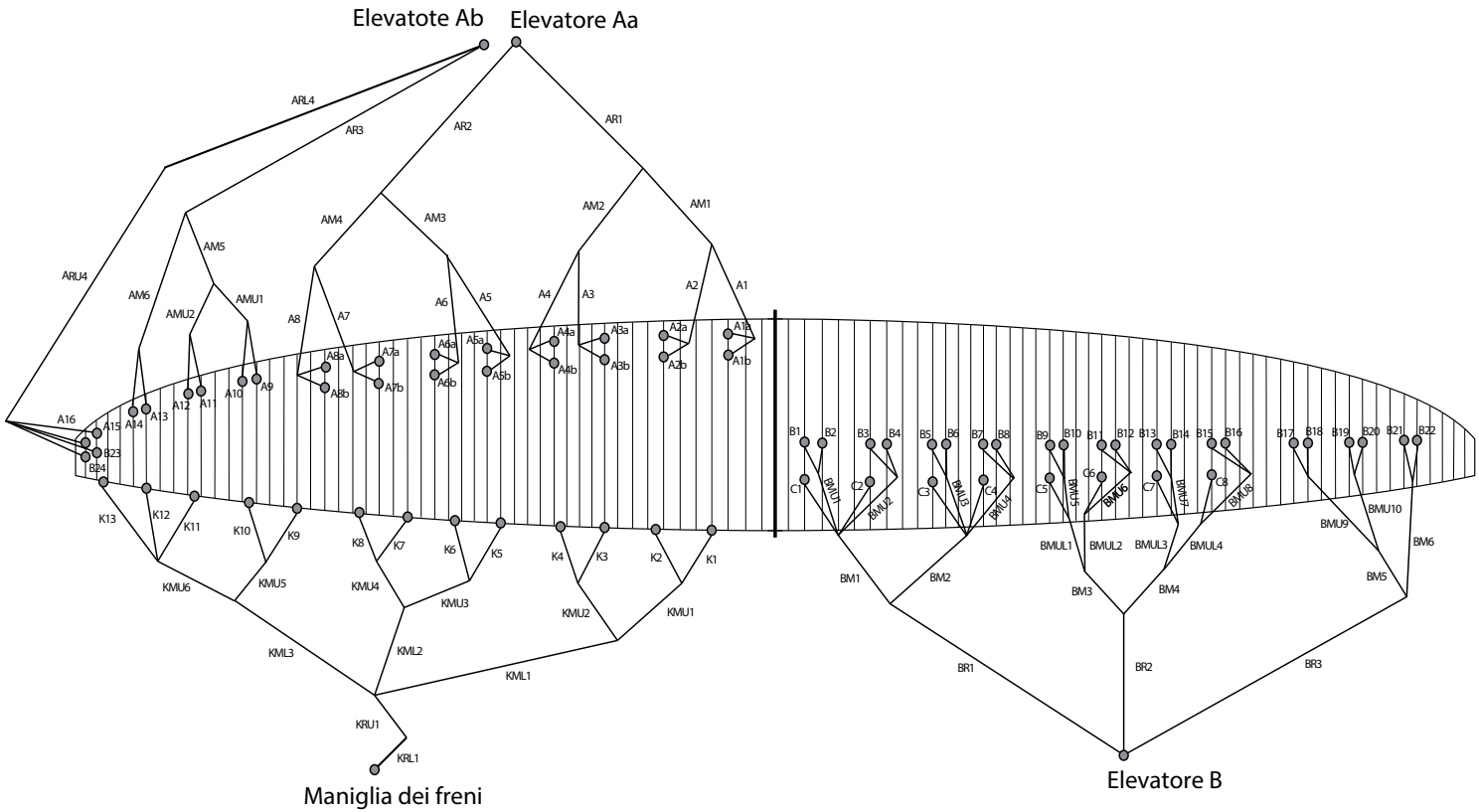
Se dovete scartare la vela, fatelo in maniera responsabile inviandola in una discarica autorizzata. Non infilatela semplicemente nel cassonetto delle immondizie.

Infine RISPETTATE la meteo, essa ha molta più forza di quanto possiate mai immaginare.

Buon volo & godetevi il vostro Enzo 2.
Team Ozone

ENZO 2

SCHEMA LINEE



MATERIALI

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

Tessuto

Estradosso
DOKDO 30D MF / Porcher 7000 E71

Intradosso
Porcher 7000 E71

Centine sotto carico
Porcher 9017 E29A

Centine non caricate
DOKDO 30D FM

Rinforzi bordo d'attacco

Plastic P18 / P25

Linee

Inferiori - Edelrid 8000UV 050/130/190/360 Aramid
Mediane - Edelrid 8000UV 025/050/070/090/130/190 Aramid
Superiori - Edelrid 8000UV 025/050/070/130 Aramid
Inferiori freno/stabilo - Liros DSL 140 Dyneema

Elevatori & hardware

Parti metalliche
Micro maillons d'alta qualità da Maillon Rapide

Fettuccia degli elevatori
Fettuccia cousin da 12 mm senza allungamenti

Carrucole
Ronstan con cuscinetti a sfera

SPECIFICHE TECNICHE

	S	M	L
N.cassoni	101	101	101
Sup Proiettata (m2)	18.6	20.1	21.7
Sup Reale (m2)	22.0	23.7	25.7
Apert. Proiettata (m)	10.1	10.5	10.9
Apert. Reale (m)	12.9	13.4	13.9
Allungamento Proiettato	5.50	5.50	5.50
Allungamento Reale	7.55	7.55	7.55
Corda Media (m)	2.14	2.22	2.31
Peso Vela (Kg)	*	6.1	*
Gamma di peso in volo	90-105	95-115	110-125
Certificazione EN/LTF	*	D	*

* Da confermare

Taglia M testata in volo il 17.02.2014

SCHEMA ELEVATORI

Lunghezza elevatori

Aa	503mm
Ab	495mm
B	489mm

LUNGHEZZA LINEE ENZO 2 M (total line)

	Aa	Ab	B	C	K*
1	8358	8343	8374	8455	8701
2	8245	8229	8319	8302	8434
3	8218	8202	8218	8262	8238
4	8282	8268	8211	8275	8168
5	8143	8130	8186	8246	7999
6	7998	7986	8175	8073	7829
7	7932	7921	8217	7995	7774
8	7963	7956	8236	7982	7840
9	7710		8173		7741
10	7668		8117		7685
11	7577		8004		7729
12	7576		7996		7908
13	7519		7936		8173
14	7527		7919		
15	7395		7937		
16	7374		7956		
17			7707		
18			7667		
19			7585		
20			7588		
21			7530		
22			7541		
23			7378		
24			7381		

La lunghezza include elevatori, maillon e punti d'attacco. Per le linee dei freni: dai punti d'attacco al nodo della maniglia.

BLACK SHEEP TECHNOLOGY - BLACK SHEEP TECHNOLOGY -

ENZO 2

WWW.FLYOZONE.COM