



OZONE

ULTRA LIFE 3

LA VOSTRA VELA E' QUI



UltraLite 3

TRUE RACING





CONTENUTO



Manuale Pilota (Ita)	2 > 11
Schema Linee	12
Elevatori/Link Lites	13
Specifiche Tecniche & Materiali	14

PERFORMANCE

The background is a grayscale image of a cloudy sky. A large, semi-transparent, light-gray oval shape is centered on the page. In the upper right corner, there is a stylized graphic of a bird or winged figure in flight, leaving a trail of small dark circles and a dashed line that curves towards the text.

ultraLite 3



Grazie per aver scelto di volare con un Ozone. Come team d'appassionati del volo libero ed amanti dell'avventura, la missione di Ozone è di costruire parapendio maneggevoli dal pilotaggio gradevole, in grado di darvi un progetto e prestazioni allo stato dell'arte pur mantenendovi in assoluta sicurezza.

Confidenza e fiducia nel vostro parapendio sono di gran lunga i vantaggi principali rispetto a piccoli incrementi nelle prestazioni - chiedetelo a qualunque dei piloti Ozone del vostro sito di volo, oppure a coloro che hanno portato le nostre vele in avventure senza confini o che sono saliti sul podio nelle competizioni di tutto il mondo. Tutta la nostra ricerca e sviluppo sono concentrate nel creare le migliori caratteristiche di pilotaggio/prestazioni possibili unite alla sicurezza ottimale. Il nostro team di sviluppo fa base nel sud della Francia. Questa area che include le località di Gourdon, Monaco e Lachens, ci garantisce oltre 300 giornate volabili l'anno. Questa è una grande ricchezza per lo sviluppo dei prodotti Ozone.

Come piloti, comprendiamo che investimento rilevante sia l'acquisto di una nuova vela. Noi sappiamo che la qualità ed il valore per il denaro speso sono considerazioni essenziali quando scegliete la vostra nuova vela, per questa ragione, con lo scopo di mantenere bassi i costi e alta la qualità, ora fabbrichiamo tutte le nostre vele in una fabbrica di nostra proprietà. Durante i processi produttivi le nostre vele devono sottostare a rigorosi controlli qualitativi, in questo modo garantiamo che tutti i nostri parapendio incontrino i medesimi alti standard qualitativi che pretendiamo da noi stessi.

Questo manuale vi aiuterà ad ottenere il massimo dal vostro Utralite3. In esso troverete informazioni dettagliate sul progetto del Utralite3, 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, il Utralite3, 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 Utralite3 per la prima volta.

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. I parapendio Ozone sono indicati solamente per piloti qualificati o piloti che stanno frequentando un corso sotto la supervisione di un istruttore. E' da escludere ogni pretesa di responsabilità di produttore, distributore o rivenditore derivante dall'uso di questo prodotto.

Accertatevi di frequentare un corso dalle caratteristiche di professionalità e presso una scuola dotata di una buona reputazione. 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 lavoro 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 ULTRALITE 3

L'Ultralite3 è il più leggero parapendio che Ozone abbia mai certificato. E' la vela da montagna perfetta, che rende la salita in termica un piacere perché man-tiene abbastanza prestazioni per poter termicare, veleggiare in dinamica, e perfino portarvi in cross. E' stato sviluppato da Ultralite/Ultralite2 che hanno dimostrato di essere una calotta sicura e stabile con impeccabili caratteristiche di decollo, e comfort in volo. Queste caratteristiche sono presenti anche nella nuova versione

Il nostro scopo, mentre progettavamo l'Ultralite3 era di ridurre ulteriormente il peso il peso senza compromettere sicurezza e durata. Il risparmio di peso è stato ulteriormente ottimizzato di 300 grammi, adottando una struttura semplice ed usando il 27gr Porcher Marine Skytex su tutta le vela eccetto che per il bordo d'attacco che essendo più sensibile agli UV impiega il leggermente più pesante ma più durevole 36g Skytex. Gli elevatori sono stati ridisegnati, usando del più sottile Amsteel Dyneema che è robusto, resistente all'usura e durevole. Abbiamo usato anche i Link lite per risparmiare ulteriormente peso.

Tutte queste innovazioni riducono il peso dell'Ultralite 19 a soli 2.15kg. 300 grammi meno del suo predecessore.

Disponibile in 4 taglie è adatto ad un'ampia categoria di piloti, dal principiante-intermedio all'esperto, in una vasta gamma di pesi pilota. Se siete un appassionato alpinista, o un escursionista, ed avete bisogno della vela più leggera possibile, oppure una seconda vela per viaggiare, allora l'Ultralite3 è quello che fa per voi.

Tenete conto che: i materiali leggeri hanno una buona durata, ma non possono sopportare lo stesso livello d'abuso di una vela fabbricata con tessuto più pesante. Riducete al minimo le manovre al suolo ed accertatevi che la vostra vela sia asciutta prima di ripiegarla.

➤ Freni

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

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

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

➤ Elevatori

L'Ultralite3 impiega elevatori in Technisangle Dyneema, che sono più leggeri, e più pratici da usare rispetto al loro predecessore e montano maillon Link Lite per una migliore semplicità d'uso. Gli elevatori a sono stati colorati con un fettuccia, per renderli più distinguibili.

➤ Speed System (acceleratore)

Verificate che lo speed sia connesso in modo appropriato.

Per usare lo speed, accertateci che le vostre mani siano alte (in modo che non ci sia trazione dei freni) e poi estendete lo speed gradualmente spingendolo coi piedi. La velocità massima si raggiunge quando la carrucola degli elevatori si toccano. Quando vi sentite pronti, provate l'escursione completa dell'acceleratore, in aria calma. Accertatevi che durante l'operazione entrambi gli elevatori vengano spinti in modo uguale. Quando tornerete al suolo potrete fare una regolazione di fino più precisa.

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

Vi raccomandiamo di non usare l'acceleratore mentre volate in turbolenza.

➤ Fettucce da neve

L'Utralite3 è dotato di fettucce da neve per aiutare il decollo su ripidi pendii innevati. Le fettucce possono essere attaccate usando una semplice bocca di lupo agli anelli applicati all'estradosso. Le fettucce si possono rimuovere quando non servono, per evitare usura e vibrazioni in volo.



➤ Imbrago

Per tutte le taglie: il ventrale deve essere regolato tra 44 e 46 cm (tra gli elevatori).

➤ Peso totale in volo

Ogni Utralite3 è stato progettato e/o certificato per una definita gamma di peso. Vi raccomandiamo di rispettare questi pesi.

TECNICHE BASE DI VOLO

➤ 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, 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 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 Utralite3 può decollare sia con la tecnica fronte vela che con vela alle spalle.

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'Utralite3 comincerà immediatamente a gonfiarsi. Per via della estrema leggerezza della vela non è necessario forzare sulle A per iniziare il gonfiaggio. Solo una volta che la vela sarà completamente gonfia, potrete applicare una pressione sulle A per favorire il completo gonfiaggio sopra la vostra testa.

Non tirate verso il basso o trazione eccessivamente in avanti gli elevatori, perché deformereste il bordo d'attacco rendendo difficile il decollo.

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 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. A questo punto giratevi con la faccia verso la vela facendo passare un fascio completo d'elevatori sopra la vostra testa mentre vi girate. Per gonfiare l'Utralite3 afferrate gli elevatori A ma principalmente usate il vostro peso e la tensione delle linee per sollevare la vela. Trazionate gentilmente le A solo se è necessario per portare completamente la vela sopra la vostra testa.

Una volta che la vela sarà sopra la vostra testa, frenatela leggermente e voltatevi per decollare.

Con venti più sostenuti siate pronti a fare alcuni passi verso la vela quando questa si gonfia. Questo toglierà un po' d'energia alla vela in modo da evitare che vi sollevi anzitempo.

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

Caratteristiche in volo

L'Utralite3 mostra di non avere caratteristiche di volo inusuali, di conseguenza è adatto ad una vasta gamma di piloti. La virata è uniforme e coordinata, nella planata rimane solido e ben in pressione anche attraverso la gamma di velocità con l'acceleratore e possiede una resistenza veramente elevata ad asimmetrie e stallo, ma perché possiate ottenere il massimo dal vostro Utralite3 vi invitiamo a considerare le seguenti informazioni:

Volo normale

Volando alla velocità di trim (mani alte), l'Utralite3 raggiunge il rateo di massima efficienza in aria calma. Applicando circa 30 cm di freno, la vela raggiungerà il minimo tasso di caduta. Per aumentare la vostra velocità nelle planate controvento usate la pedalina dell'acceleratore che incrementerà la velocità fino a 10 km/h.

Virata

Per familiarizzarvi con il vostro Utralite3, le vostre prime virate dovranno essere graduali e progressive.

Per virate coordinate ed efficienti con l'Utralite3: per prima cosa guardate nella direzione nella quale intendete andare, poi inclinatevi verso di lei. Il vostro primo input di cambio di direzione deve essere lo spostamento del peso seguito da una graduale applicazione del freno fintanto che non raggiungete l'angolo di rollio desiderato. Per regolare la velocità ed il raggio di virata potrete utilizzare il freno esterno.

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

RICORDATE: questa è una vela piccola con un alto carico alare, di conseguenza, rispetto a modelli più grandi, le virate sono più dinamiche ed immediate. Le virate devono essere innescate delicatamente e progressivamente, specialmente se volate vicino al pendio.

Atterraggio

L'Utralite3 non ha caratteristiche d'atterraggio inusuali, ma giusto come promemoria, qui trovate un po' di suggerimenti:

- Consentite alla vela di planare alla massima velocità di trim durante il tratto finale (mani alte), A quel punto applicate i freni lentamente e progressivamente per rallentare la vela finché non stallerà e sarete in grado di posare i piedi a terra.
- Quando sarete alla massima velocità, state attenti a non rallentare troppo velocemente perché la vela potrebbe risalire nuovamente prima di stallare. Se la vela dovesse risalire, rilasciate gradualmente i comandi (10-20 cm) -non alzate totalmente le mani- poi rallentate nuovamente ma questa volta con più gradualità. Tenete i comandi a metà velocità, mettetevi in piedi e siate pronti a correre e frenate a fondo quando siete prossimi al suolo.
- 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.

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

➤ Ripiegamento

- Stendete la vela sull'estradosso, depositate i cordini sulla vela senza aggrovigliarli. Gli elevatori saranno posizionati al suolo vicino al centro del bordo d'uscita.
- Afferrate una bandelle all'estremità della vela e ripiegate la ponendola al centro della vela, rifate questo fino a che la vela sia ripiegata con un larghezza di circa 60 cm. Rifatelo sull'altro lato
- Espellete l'aria rimasta tra le centine comprimendo la vela ripiegata a partire dal bordo d'uscita verso quello d'attacco
- Piegare la vela in modo che il pacco abbia approssimativamente le dimensioni del vostro zaino. Non arrotondate la vela, si rovinerebbe.
- Riponete sempre il vostro parapendio ripiegato il meno stretto possibile, perché ogni piega indebolisce il tessuto
- Infine, legare la banda di velcro intorno alla vela e riponetela nella sua sacca
- Piegando la vostra vela con il metodo a fisarmonica potrete tenere più piatti i rinforzi in mylar del bordo d'attacco, prolungando la vita della vostra vela.

TECNICHE DI DISCESA RAPIDA

➤ Grandi orecchie

Ripiegando le estremità della vostra vela (orecchie), incrementate il suo il tasso di caduta. Per trazionare le grandi orecchie tenete i freni, ed afferrate le linee A più esterne dei due lati, poi tirate verso il basso finché le orecchie 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 entrambi le A esterne: la vela dovrebbe riaprirsi autonomamente. Per aiutare il gonfiaggio potete frenare delicatamente un lato per volta per evitare di indurre uno stallo.

IMPORTANTE: potete atterrare con le orecchie (rilasciandole

prima del raccordo finale). Vi consigliamo di non farlo in turbolenza o vento sostenuto, per via della possibilità di stallo e della mancanza di precisione nel pilotaggio.

➤ Grandi orecchie con acceleratore

Una volta che le grandi orecchie sono ripiegate, potete incrementare il tasso di caduta spingendo la barra dell'acceleratore MAI innescare le grandi orecchie con l'acceleratore premuto, perché causerebbe un massiccio collasso asimmetrico.

➤ Grandi Orecchie e 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!

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, tenendo sempre in mano i comandi 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

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

Durante questa manovra il carico sulle B è elevato e sottopone la vostra vela a usura, perciò fatelo solo in situazioni di 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. L'Ultralite3 eseguirà almeno un giro di 360° prima di entrare in vite. Una volta in vite dovrete ricentrare il vostro peso ed applicare una leggera pressione di freno sul lato esterno per mantenere l'estremità in pressione e gonfia.

In vite è possibile raggiungere in sicurezza dei tassi di caduta di 8 m/sec, ma queste alte velocità ed accelerazioni possono essere disorientanti, perciò ponete particolare attenzione alla vostra quota.

Per uscire dalla spirale, riportate il peso al centro, rilasciate lentamente il freno interno. L'Ultralite3 non mostra alcuna propensione a rimanere in spirale, ma se dovesse succedere dovete sempre essere pronti a pilotarlo fuori dalla vite. 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.

INCONVENIENTI DI VOLO

➤ Stallo paracadutale

E' possibile che la vela si rigonfi regolarmente dopo un rilascio lento delle B ma continui a scendere verticalmente senza avanzamento. Questa situazione si chiama stallo paracadutale.

Questa situazione si chiama stallo paracadutale. E' improbabile che capitino 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 non dovesse accadere nulla, spingete in avanti gli elevatori A oppure spingete lo speed, finché la vela non ritorna al volo normale. Assicuratevi che la vela stia volando regolarmente (verificate la sua velocità) prima di usare nuovamente i freni

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!

➤ Chiusure

Se subite una chiusura asimmetrica, per prima cosa dovrete mantenere il controllo della vostra direzione: dovrete allontanarvi dal terreno, dagli ostacoli e dagli altri piloti, o almeno non volare verso di loro. Una chiusura asimmetrica può essere facilmente controllata spostando il peso verso la parte aperta ed applicando una piccola quantità di freno necessaria a controllare la direzione. Queste azioni, nella maggior parte dei casi saranno sufficienti a recuperare completamente il volo normale. Quando la vela è parzialmente sgonfia diventa effettivamente più piccola, perciò il carico alare e la velocità di stallo sono maggiori ed entrerà in vite negativa o in stallo con un minore input di comando rispetto al volo normale. Nel vostro sforzo per evitare che la vela giri dalla parte chiusa, dovrete essere molto attenti a non stallare la semiala che sta ancora volando. Se non siete in grado di fermare la rotazione della vela senza rischiare il negativo, lasciate che giri mentre voi riaprite la chiusura.

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

Le chiusure simmetriche si riaprono autonomamente senza intervento del pilota, tuttavia, 15-20 cm di freni applicati simmetricamente agevoleranno il rigonfiaggio. Se simulate un collasso simmetrico durante un SIV è importante provarlo trazionando assieme A e babyA. Trazionando solo le A centrali potreste provocare un collasso della sola parte centrale, mentre le orecchie, ancora gonfie, si ripiegherebbero in avanti (a corolla), con la possibilità di causare una cravatta.

Se il vostro Ultralite3 collassa durante il volo a speed, rilasciate subito l'acceleratore, e dopo una rotazione di circa 90° la vela si rigonfierà da sola e tornerà al volo normale.

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.

➤ 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 senza azioni preventive. La prima azione per uscire da una cravatta è di stabilizzare la vela in volo rettilineo. Una volta ristabilito il controllo della direzione, trazionante la linea rossa dello stabilo (attaccata all'elevatore B) finché l'orecchia non si libera da sola. Siate prudenti con ogni input dei freni per non stallare una semiala o tutta la vela. Se questo non funzionasse, un'altra soluzione è portare la vela al punto di stallo trazionando i freni (in modo simmetrico o asimmetrico). Lo stallo deve essere tentato solo con un ampio margine di quota e solo se sapete come eseguirlo in modo appropriato. 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.

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

➤ Traino

L'Element 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 abilitati al traino, appoggiarsi a trainatori qualificati dotati di attrezzature appropriate e certificate ed accertarsi che le regole di traino siano rispettate.

MANUTENZIONE

➤ Cura della 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!
- NON 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.
- La vostra vela Ozone ha un'apertura chiusa col velcro sul bordo d'uscita detta: 'butt hole'. Serve per svuotare agevolmente le cose che vi si accumulano dentro come: sabbia, foglie, sassi, telefonini ecc.
- Se volate con un giro di freno sulle mani, periodicamente dovete liberare i giri che si formano sul cordino principale. Questi giri accorciano la linea e in volo provocano una costante tensione sul bordo d'uscita che può causare problemi in decollo, stalli o far volare storta la vela
- Sostituite le linee dei freni se sono danneggiate

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

➤ Immagazzinamento

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

La vostra vela deve essere asciugata prima di venire riposta. Il calore e l'umidità sono i principali attori 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

➤ 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

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

Il tessuto può essere semplicemente rammendato con del tessuto rip stop / spinnaker autoadesivo.

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

➤ Linee danneggiate

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,

➤ Controlli periodici

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/>

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

I dettagli sulle operazioni d'ispezione sono disponibili sul nostro sito.

➤ Modifiche

Il vostro Ozone Ultralite3 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

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

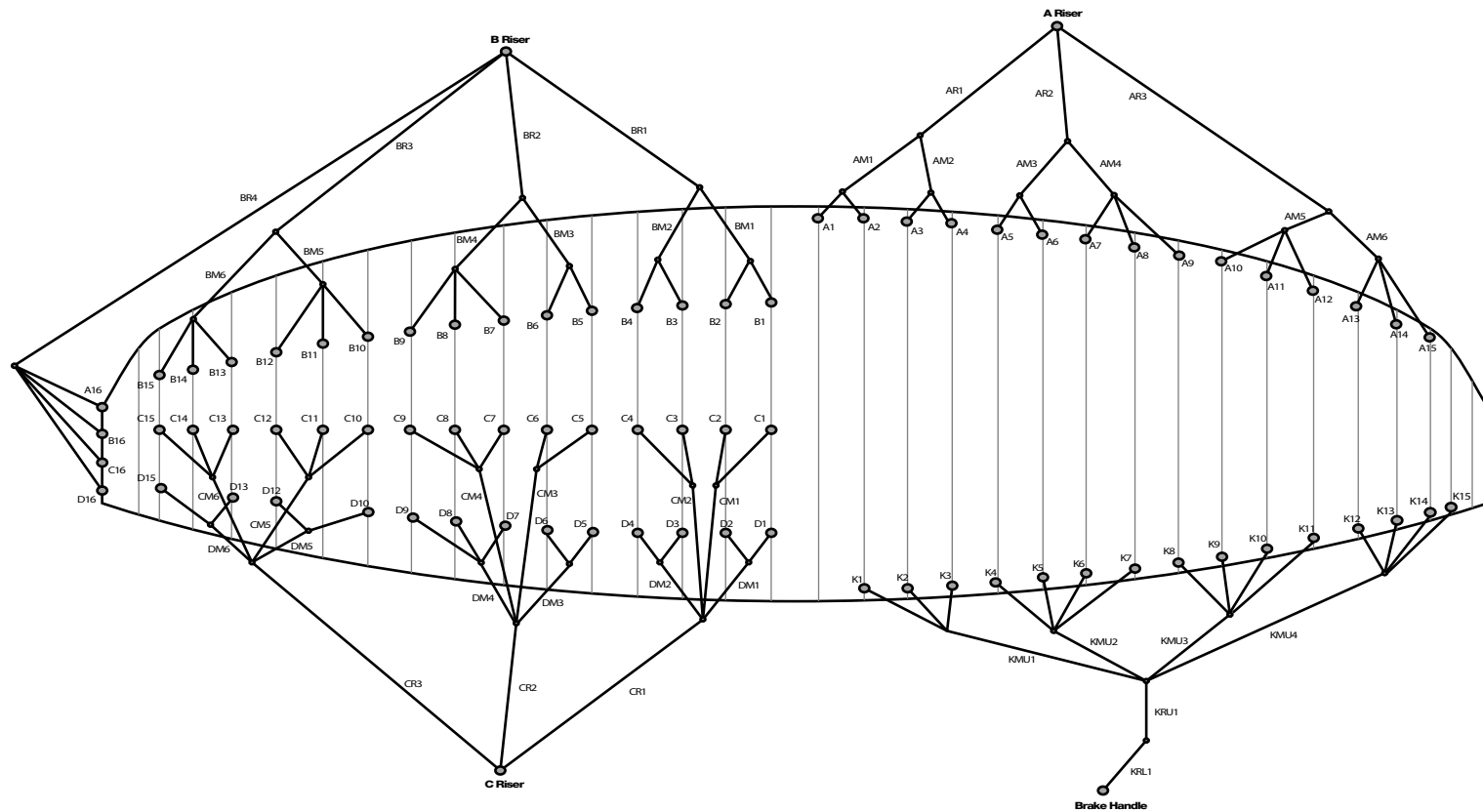
QUALITÀ

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

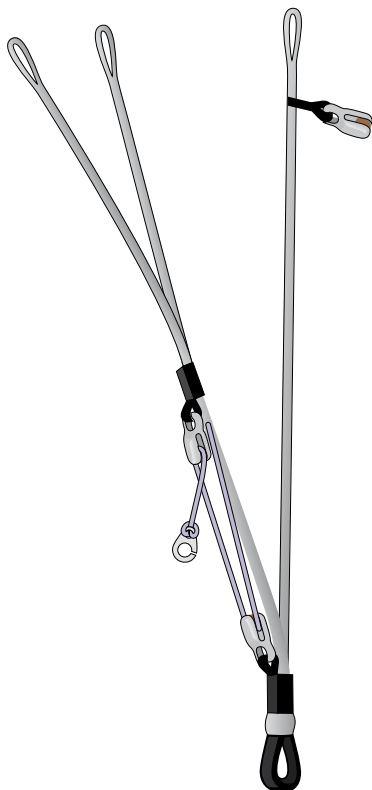
Ci impegneremo sempre per risolvere problemi che non siano causati dalla normale usura o da un uso inappropriato. Se avete dei problemi con la vostra vela, vi preghiamo di contattare il vostro rivenditore/distributore, che sarà in grado di decidere riguardo alle azioni più opportune.

Se non siete in grado di contattare il vostro rivenditore, scrivete direttamente noi all'email: info@flyozone.com

ULTRALITE 3 SCHEMA LINEE



SCHEMA ELEVATORI / LUNGHEZZA



Non Accelerato (mm)

A	500
B	500
C	500

Accelerato (mm)

A	400
B	400
C	500

CONNESSIONI LINK LITE

Per aprire i link lite se necessario cambiare un cordino:



1. Allargare l'anello che blocca la fettuccia nera.



2. Passare la fettuccia nera attraverso l'anello



3. Estrarre l'anello

Per richiudere i connettori Link Lite seguite al contrario questa procedura. Accertatevi che l'anello di connessione sia rimesso al suo posto in modo evidente prima di tornare a volare.

SPECIFICHE TECNICHE

	19	21	23	25
N. cassoni	35	35	35	35
Superficie proiettata(m2)	17	18.7	20.2	22
Superficie reale (m2)	19	21	22.9	25
Apertura proiettata(m)	7.8	8.2	8.4	8.7
Apertura reale (m)	9.3	9.6	10.2	10.7
Allungamento Proiettato	3.6	3.6	3.6	3.6
allungamento reale	4.5	4.5	4.5	4.5
Corda media	2.55	2.67	2.79	2.92
Peso vela (Kg)*	2.145	2.330	2.495	2.700
Gamma di peso In-volo(Kg)	55-90	55-90	55-90	65-110
Certificazione EN/LTF	B	B	B	B

* Il peso dell'Ultralite può variare di 50 grammi a causa di leggere variazioni nella produzione del tessuto impiegato.

MATERIALI

Tutte le vele Ozone sono fatte coi materiali della migliore qualità disponibile Il vostro Ozone Ultralite3 è fabbricato con:

➤ Estradosso

Ibrido:

Porcher Marine Skytex 7000 E71A

Porcher Marine Skytex 9017 E68A (Leading edge)

➤ Intradosso

Porcher Marine Skytex 7000 E71A

➤ Centine

Porcher-Marine Skytex 7000 E29

➤ Rinforzi bordo d'attacco

Plastic P25 2.5mm

➤ Linee

Inferiori - Edelrid Aramid, 8000 series - 190/230kgs

Mediane - Edelrid Aramid, 8000 series - 130/190kgs

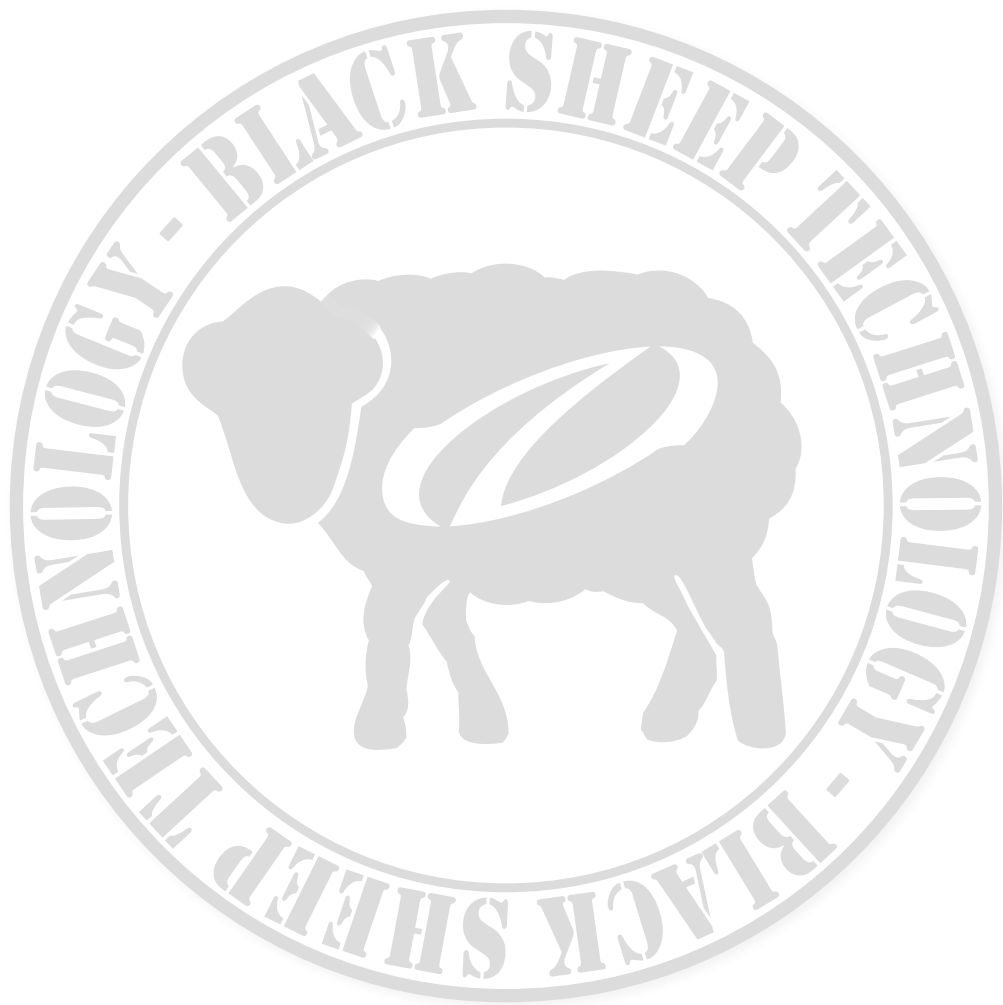
Superiori - Edelrid Aramid, 8000 series - 050kgs

➤ Elevatori & hardware

Fettuccia degli elevatori - Technisangle 7mm

Carrucole - Ronstan Lightweight plastic

tutti questi componenti sono stati selezionati per la loro riconosciuta qualità, leggerezza e durata.



ULtralite3

Inspired by Nature, Driven by the Elements
WWW.FLYOZONE.COM