XXLite

LA VOSTRA VELA E' QUI

XXLite

CONTENUTO

Manuale pilota	2 > 11
Schema linee	12 > 14
Elevatori	15
Link Lites	15
Specifiche tecniche	16
Materiali	16

Version 1.3 Nov 2012

alfa

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 XXLite. In esso troverete informazioni dettagliate sul progetto del XXLite, 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 leggiate questo manuale prima di volare con il vostro XXLite 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

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 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 XXLITE

Lo XXLite è uno dei più singolari parapendio mai entrati in produzione. Questo moderno progetto monosuperficie rappresenta la frontiera definitiva ed assoluta del volo ultraleggero, e con gli 1,2kg della taglia 16 è probabilmente il più leggero velivolo che esista. Si tratta di una vela speciale per piloti speciali che posseggono le capacità e l'esperienza per pilotarla.

Con l'intera calotta aperta al vento relativo e circa 5kg di aria mancante "dall'interno" della vela, lo XXLite è dell'80% più leggero in volo di un normale parapendio della stessa taglia. Questo significa che il pilota percepirà più segnali dall'aria di quanto sia mai stato possibile, ed ha anche molta meno inerzia mentre si muove all'interno delle masse d'aria. Le sensazioni dell'XXLITE in volo sono totalmente non filtrate e possono essere sconcertanti per piloti senza la necessaria esperienza.

Quando volate con lo XXLite è importante che vi rendiate conto che i suoi movimenti e le sensazioni sono un risultato naturale della fisica. Senza il peso del volume di aria interno alla vela, il suo profilo è molto influenzato da qualunque movimento che incontri nell'atmosfera, ma questo non ne fa una vela per sua natura instabile. A causa della mancanza d'inerzia della vela, essa possiede molta meno tendenza a sorpassare e questa ridotta ampiezza di movimento è una caratteristica positiva in turbolenza. Questa sensibilità amplificata non deve essere sottostimata, ed è importante che il pilota che sceglie di volare lo XXLITE sia capace di apprezzare i feedback forniti dalla vela e di valutare se le condizioni sono adatte a volarlo.

Le prestazioni in planata dell'XXLite sono paragonabili a quelle di un Ultralite della stessa taglia, ma la sua velocità di trim è significativamente più bassa e non possiede un sistema di accelerazione. Per questo il pilota deve anticipare questa carenza di velocità disponibile scegliendo le condizioni di vento nelle quali volare. La più bassa velocità di trim implica che trascorrerete più tempo con vento frontale o in aree di turbolenza e di conseguenza la vostra planata ne sarà proporzionalmente penalizzata.

Lo XXLite ha passato il test di carico EN ma non ha certificazione in volo. E' consigliabile per piloti con esperienza, che vogliono una seconda (o terza) vela speciale per la loro passione

Freni

La lunghezza dei freni è stata regolata con attenzione durante i test. NON MODIFICATE in alcun modo questa misura.

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 (B).

Elevatori

Lo XXLite impiega elevatori in Amsteel Dyneema, che sono leggeri e pratici; impiegano le connessioni Link Lite che hanno sostituito i maillon per un ulteriore risparmio di peso.

Imbrago

Il pettorale deve essere regolato tra i 42 ed i 46cm, (tra gli elevatori) per entrambi le taglie.

Peso totale in volo

Ogni XXLite è stato progettato per una definita gamma di peso. Vi raccomandiamo di rispettare questi pesi.

XXLite 16 = 65-95kg
XXLite 19 = 85-115kg

Zaino

Il nuovo zaino è stato specificamente progettato per essere complementare all'XXLITE. E' leggero e confortevole.

TECNICHE BASE DI VOLO

Limitazioni

Lo XXLite può veleggiare, termicare, o fare dei top landing come una qualunque vela, ma per via della sua minore velocità e mancanza di acceleratore è più limitato nella sua finestra di condizioni volabili in sicurezza. Non deve essere usato con venti forti, o quando vi sia la possibilità che aumenti sensibilmente l'intensità del vento. Come tutti i parapendio non deve essere volato in condizioni particolarmente turbolente.
E' importante che comprendiate e rispettiate le intrinseche limitazioni del volare una vela con una velocità bassa. Volate solo in condizioni calme e ragionevoli.

Preparazione

Distendete la vela sulla superficie superiore (estradosso) 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 E/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 XXLite 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. Lo XXLite comincerà immediatamente a gonfiarsi.
grazie alla estrema leggerezza della vela, non è necessario forzare sugli elevatori A per cominciare il gonfiaggio. Solo, una volta che la vela è completamente gonfia, se necessario dovrete spingere un po' le A per aiutare la vela a posizionarsi sopra la vostra testa.

Non tirate eccessivamente in avanti o verso il basso 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 strattonare, 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 più 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. Sate attenti, perché con venti più forti la vela ha tendenza a voler volare già dalla posizione a muro. Riducete al minimo la posizione a muro e trattenete la vela al suolo con i freni o gli elevatori posteriori per evitare un gonfiaggio non voluto.

Per gonfiare lo XXLite usate gli elevatori A, ma principalmente usate il vostro peso e la tensione sulle linee per sollevare la vela. Siate delicati a spingere le A se è necessario usarle per spingere la vela sopra il capo. Quando la vela è sopra la testa, frenatela delicatamente per evitare che vi sorpassi, giratevi ed accelerate gradualmente per decollare.
Con venti più forti siate pronti a fare qualche passo verso la vela mentre la sollevate.

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

Lo XXLite è piuttosto particolare in volo. percepirete maggiormente i movimenti delle masse d'aria grazie alla sua leggerezza e mancanza d'inerzia. Le virate sono molto dirette e coordinate, ed hanno bisogno poco input di freno per essere innescate. Sebbene la vela si muova e trasmetta molto in turbolenza, possiede comunque un'alta resistenza a collassi e stalli.

Volo normale

Volando con un poco di freno, raggiungerete la velocità di massima efficienza in aria calma. Per ottenere il minimo tasso di caduta applicate circa 20cm di freno. Normalmente è meglio volare sempre tenendo un poco di freno.

Virata

Per familiarizzarvi con il vostro XXLite vostre prime virate dovranno essere graduali e progressive. E' molto reattivo ai comandi del freno perciò è sempre meglio essere prudenti.

Per virate coordinate ed efficienti con lo XXLite per prima cosa guardate nella direzione dove volete 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 fino a 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

Lo XXLite mantiene un po' meno energia rispetto ad una vela normale, perciò dovete raccordare con energia per atterrare bene.

- 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.
- Atterrate sempre controvento!
- Con venti deboli avrete bisogno di un forte e progressivo tratto di raccordo per scaricare tutta la vostra velocità in eccesso. Con vento forte, la vostra velocità in avanti è già bassa, perciò rallentate solo quanto serve per addolcire il contatto con il suolo
- Se il vento fosse molto forte e rischiaste di essere trascinati, stallate la vela con gli elevatori B. 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 delle estremità della vela e ripiegatela ponendola al centro della vela, rifatelo fino a che la vela sia ripiegata con un larghezza di circa 60 cm.
- Piegate la vela in modo che il pacco abbia approssimativamente le dimensioni del vostro zaino. Non arrotolate la vela, si rovinerebbe.
- Riponete sempre il vostro parapendio ripiegato il meno stretto possibile, perché ogni piega indebolisce il tessuto
- Infine, legate la banda di velcro intorno alla vela e riponetela nella sua sacca

TECNICHE DI DISCESA RAPIDA

Grandi orecchie

Ripiegando gli stabilo dell'XXLite si aumenta il tasso di caduta. Per fare le orecchie sull'XXLite, 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 fare le grandi orecchie, ma non è consigliabile, è più efficace eseguire dei 360 stretti in aria discendente.

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

Non è possibile fare lo stallo di B con l'XXLite

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'XXLite eseguirà 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 spirale, riportate il peso al centro, rilasciate lentamente il freno interno. L'XXLite 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 tornate al volo normale. Non provate mai a recuperare una spirale applicando violentemente e velocemente il comando esterno, perché questo provocherà un aggressiva ripresa e pendolata.

IMPORTANTE: le spirali sono possibili ma bisognerebbe evitare di farle con l'XXLite se non fosse assolutamente necessario, perché sottopongono la vela a forte stress.

INCONVENIENTI DI VOLO

Stallo paracadutale

E' improbabile che L'XXLlite vada in paracadutale, ma se dovesse succedere, la prima reazione è di rilasciare entrambi i freni. la vela dovrebbe ritornare al volo normale, se dopo qualche secondo non succedesse nulla, spingete in avanti gli elevatori A. Potrebbe essere necessario anche dare una veloce pompata con i freni.
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. Pompare troppo velocemente non rigonfierà la vela, e pompando troppo lentamente potreste portare la vela molto vicino od oltre il punto di stallo.

I collassi simmetrici si rigonfiano senza l'intervento del pilota, ma applicando simmetricamente 15-20 cm di freno accelererà il processo

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. La prima azione è di trazionare la linea rossa dello stabilo (attaccata all'elevatore B), mentre controllate la direzione; 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

SIV / ACRO

Rispetto ad un parapendio normale, dove le centine sono protette tra i cassoni, la struttura esposta, caratteristica dell'XXLite, lo rende più soggetto a danni. Per questa ragione vi sconsigliamo di fare un SIV o acrobazie. Facendole ridurreste la durata della vela e se eseguite in modo sbagliato potreste anche danneggiarla.

TRAINO

Lo XXLite non dovrebbe decollare al traino.

MANUTENZIONE

Le centine esterne sono più suscettibili a danni, perciò è necessaria una cura extra maneggiando la vela in decollo, in volo e dopo l'atterraggio.

↗ 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.
- 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

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

Per danni su aree strutturali più importanti come i bordi dei pannelli o le centine, le riparazioni devono essere eseguite da un laboratorio professionale. Per qualunque dubbio consultate il vostro distributore.

Maggiori informazioni su come riparare la vostra vela si possono trovare sul sito Ozone.

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 12 mesi, e successivamente ogni 12 mesi se usata molto, ogni 80 ore presso 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 opportune far ispezionare la vela prima di volarla nuovamente I dettagli sulle operazioni d'ispezione sono disponibili sul nostro sito.

Tutti i dettagli sulle ispezioni periodiche ed i valori ammissibili si trovano sul nostro sito.

NOTA: vi raccomandiamo di far sostituire tutte le linee dopo 150 ore d'impiego.

Modifiche

Il vostro Ozone XXLite 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.

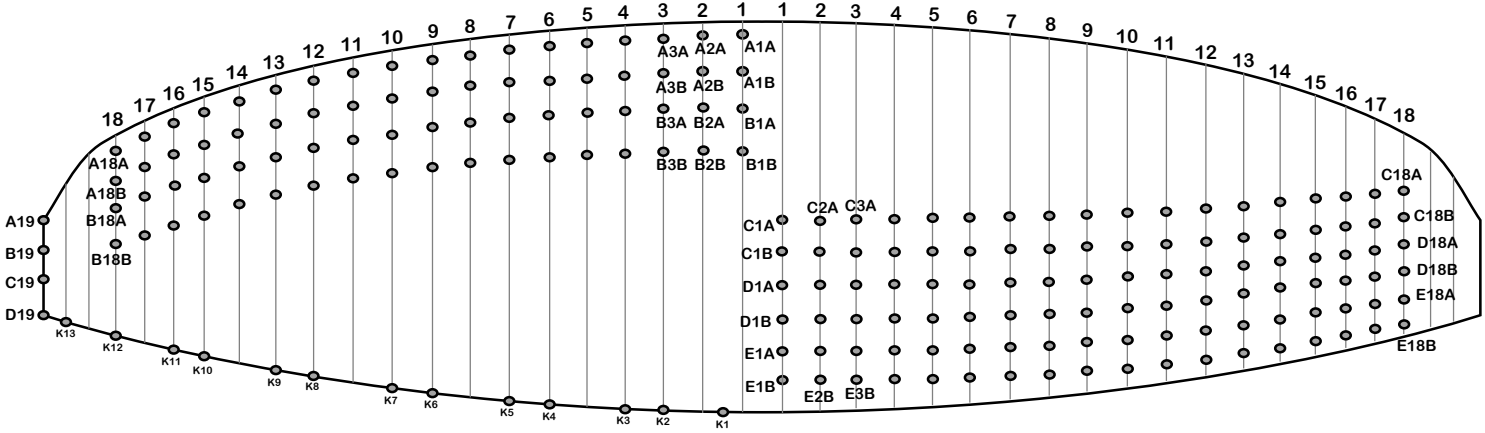
QUALITA'

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

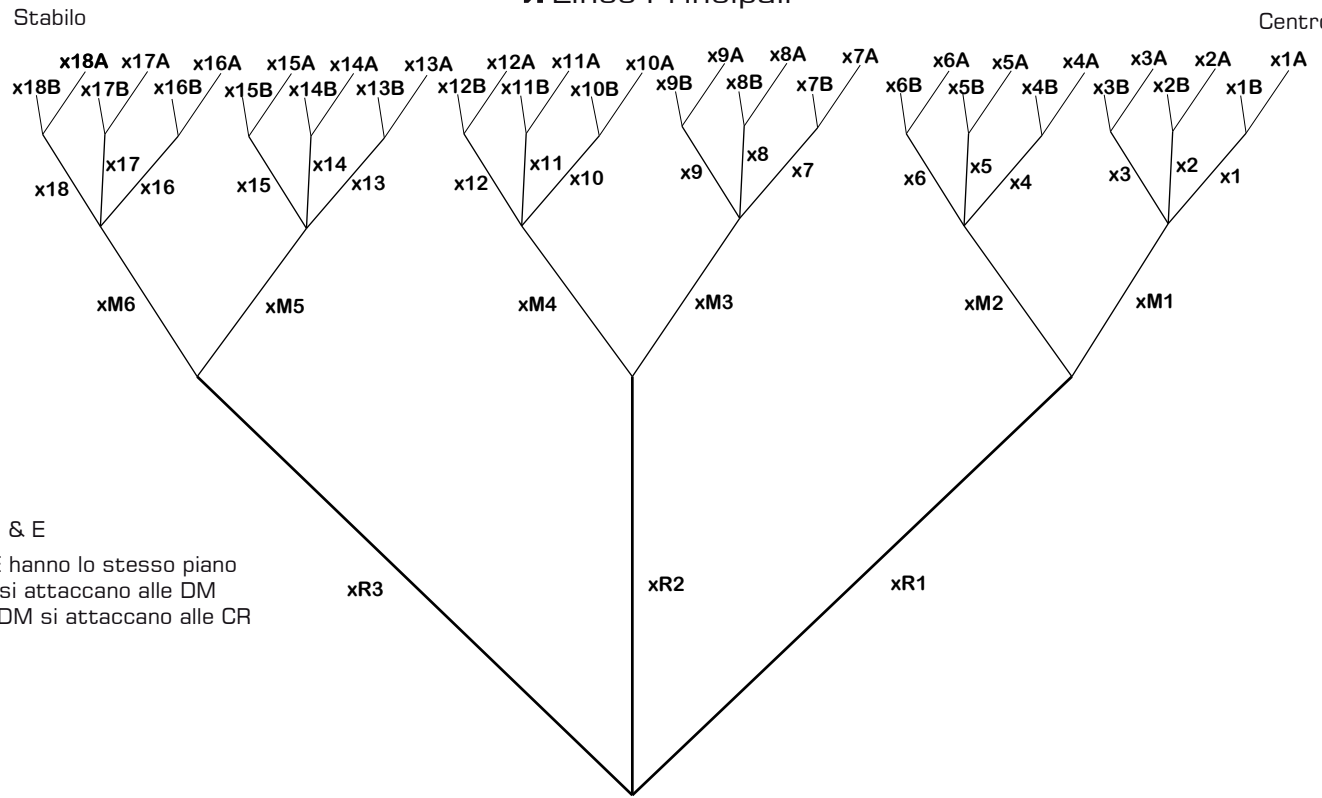
Ci impegneremo sempre per risolvere problemi che non siano causati dalla normale usura o da un uso inappropriato. Se avete dei problemi con la vostra vela, vi preghiamo di contattare il vostro rivenditore/ distributore, che sarà in grado di decidere riguardo alle azioni più opportune.

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

SCHEMA LINEE XXLITE

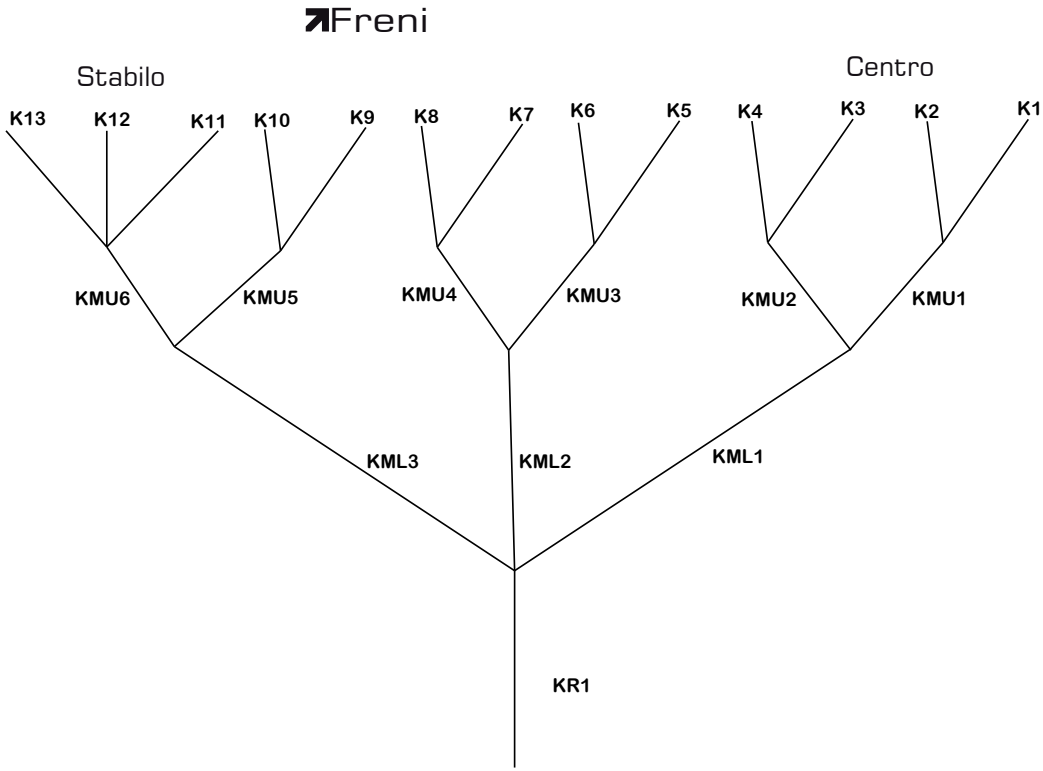


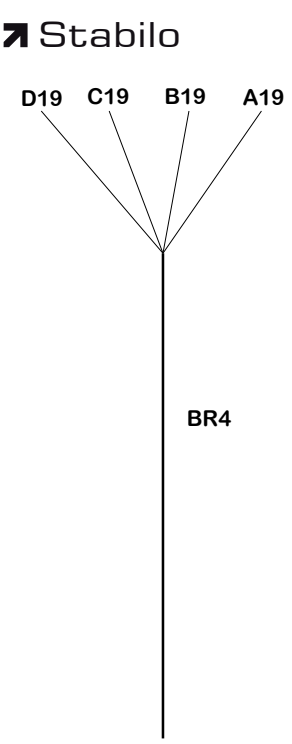
Linee Principali



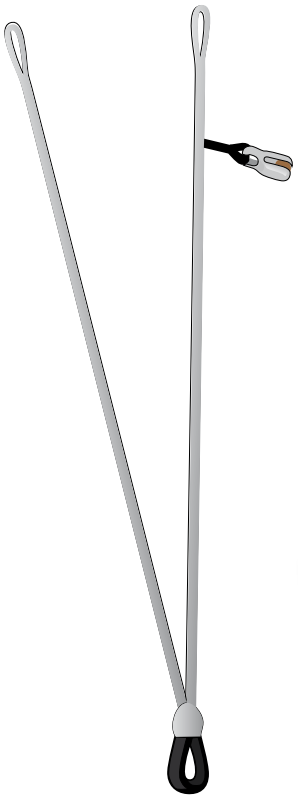
x = A, B, C, D & E

A, B, C, D & E hanno lo stesso piano
le linee D & E si attaccano alle DM
le linee CM & DM si attaccano alle CR


Freni
Stabilo
Centro
K13
K12
K11
K10
K9
K8
K7
K6
K5
K4
K3
K2
K1
KMU6
KMU5
KMU4
KMU3
KMU2
KMU1
KML3
KML2
KML1
KR1


Stabilo
D19
C19
B19
A19
BR4

SCHEMA ELEVATORI / LUNGHEZZA



Non Accelerato (mm)	
A	500
B	500

CONNESSIONI LINK LITE

Per aprire i link lite quando è necessario cambiare un cordino:

1. Per aprire i link lite quando sia necessario cambiare un cordino:

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

	16	19
N. cassoni	41	41
Superficie proiettata(m2)	13.9	16.4
Superficie reale (m2)	16.0	18.9
Apertura proiettata(m)	7.4	8.1
Apertura reale (m)	9.3	10.1
Allungamento Proiettato	4.0	4.0
Allungamento reale	5.4	5.4
Corda media	2.2	2.4
Peso vela (Kg)*	1.20	1.37
Gamma di peso In-volo(Kg	65-95	85-115
EN Load test peso massimo (Kg)	115	115

* Il peso dell'XXLite 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 XXLite è fabbricato con:

Estradosso Porcher
Marine Skytex 7000 E71A

Centine
Porcher-Marine Skytex 7000 E29

Rinforzi bordo d'attacco
Plastic P13 1.3mm

Linee
Inferiori - Edelrid Aramid 8000 series - 130/190/230kgs

Mediane - Edelrid Aramid 8000 series - 50/70/90/130kgs

Superiori - Edelrid Aramid 8000 series - 25/50kgs

Elevatori & hardware
Fettuccia elevatori – Amsteel Dyneema
Carrucole – Ronstan Lightweight

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

BLACK SHEEP TECHNOLOGY · BLACK SHEEP TECHNOLOGY ·

Inspired by Nature, Driven by the Elements

www.FLYOZONE.com