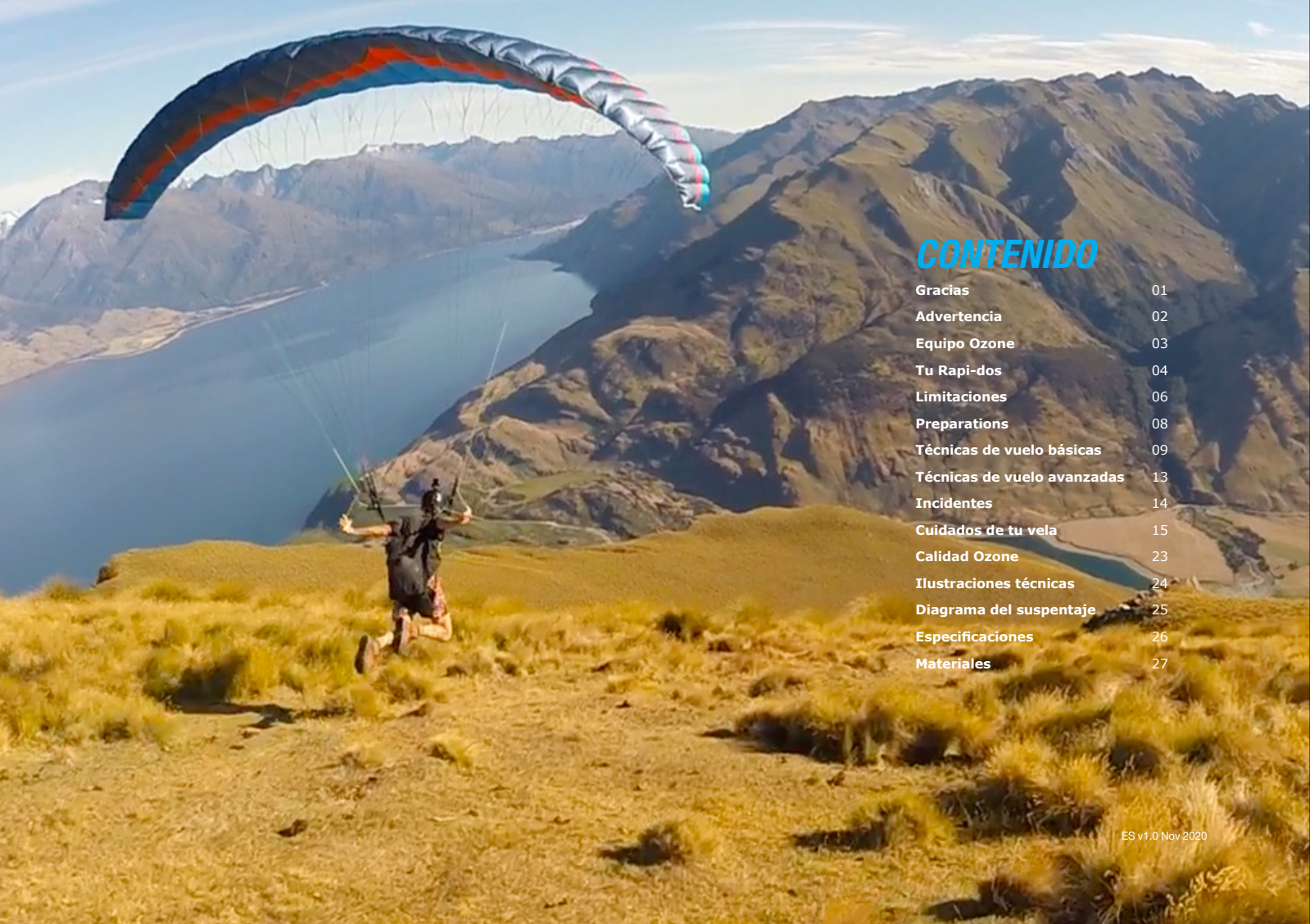




Rapi-Dos

Manual del piloto - ES



CONTENIDO

Gracias	01
Advertencia	02
Equipo Ozone	03
Tu Rapi-dos	04
Limitaciones	06
Preparations	08
Técnicas de vuelo básicas	09
Técnicas de vuelo avanzadas	13
Incidentes	14
Cuidados de tu vela	15
Calidad Ozone	23
Ilustraciones técnicas	24
Diagrama del suspentaje	25
Especificaciones	26
Materiales	27

GRACIAS

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

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

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

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

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

¡Vuela seguro!
Equipo Ozone



ADVERTENCIA

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

Recuerda, la razón de nuestro deporte es DISFRUTAR



EQUIPO OZONE

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

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

Los especialistas en vuelo de speed de Ozone ofrecen una gran experiencia y talento con gente como Rob Whittall, Matt Gerdes y Cade Palmer, quienes se aseguran de que cada nuevo modelo tenga un proceso de prueba y desarrollo exhaustivo.

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

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

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



TU RAPI-DOS

La Rapi-Dos es nuestra vela de speed flying de mayores prestaciones, diseñada para pilotos que buscan lo último en velocidad y vuelos rasantes. Tiene el mayor rango de planeo de cualquier mini vela que hayamos volado, y acepta tanto pendientes increíblemente fuertes como laderas tendidas, para llevarte de una sección a otra de tu línea de descenso, o para que alcances una zona de aterrizaje lejana.

La Rapi-Dos emplea un nuevo perfil que ofrece mayor estabilidad a ángulos de ataque bajos. Esto ha permitido ampliar el recorrido de los trimmers para descensos empinados y vuelo a alta velocidad. El mando y la respuesta han mejorado en todo el rango de planeos gracias a un nuevo calado y una nueva forma de las puntas del ala. El sustentaje de la Rapido original, que ya ofrecía poquísima resistencia parásita, ha mejorado aún más, lo que hace que ahora la velocidad máxima y la eficiencia general sean mayores. El sistema de trimmers se ha actualizado por completo, con un recorrido mayor y un ajuste más fácil con los frenos en las manos. Con los trimmers planos, la Rapi-Dos tiene un comportamiento excelente en el despegue a pie, sustentando en seguida y con un freno directo en la primera parte de su recorrido.

La Rapi-Dos, al igual que su predecesora, está pensada para pilotos de speed riding que lleven al menos ya una temporada completa volando mini velas muy cargadas y de bajo alargamiento, como las de la serie Fazer. La mayoría de las características de la Rapi-Dos están diseñadas para ampliar los horizontes de un piloto avanzado, entre ellas su estabilidad en descensos muy empinados y su rendimiento en vuelo rasante.

Con tallas que van de los 8 a los 15 metros, abarcamos a todos los pilotos. La nueva talla de 15 metros es más accesible para un grupo de pilotos más amplio, y también mejora el rango de condiciones en las que mantenerse haciendo ladera con una mini vela.



Mochila

De serie, tu vela se entrega con una mochila diseñada especialmente que es ligera y cómoda. Lleva un cinturón acolchado, hombreras ergonómicas y ajustables, y bolsillos en los que guardar llaves y demás accesorios. Su gran volumen te permite guardar todo tu equipo de vuelo y distribuir el peso de manera que el porteo sea confortable.

Freno

La longitud de los cordinos de freno ha sido determinada de manera minuciosa durante las pruebas. Opinamos que lo mejor es llevar los frenos un poquito largos y volar con una vuelta (girando una vez el puño de freno para que el cordino rodee nuestra mano). Sin embargo, si por lo que fuera decides ajustar la longitud del cordino de freno, por favor ten en cuenta lo siguiente:

- Asegúrate de que los cordinos de freno tengan la misma longitud en ambos lados.
- Si has quitado un puño de freno, cuando vuelvas a poner comprueba que el cordino queda bien guiado por la polea.
- Cuando en vuelo se lleven los frenos completamente sueltos, toda la cascada del freno debe quedar floja. Dicha cascada debe presentar un notorio arco que garantice que el borde de fuga no vaya a deformarse cuando se acelere.
- Debe quedar un mínimo de 5 a 10 centímetros de recorrido antes de que los frenos comiencen a actuar sobre el borde de fuga. Esto evita que el borde de fuga se deforme cuando se usa el acelerador.

Bandas

La Rapi-dos ha sido diseñada como una vela de 3 bandas. Las bandas A van forradas con cinta de color para identificarlas fácilmente.

Trimmers

Tu Rapi-dos lleva trimmers. Usa únicamente los trimmers en condiciones tranquilas, cuando quieras más velocidad y una tasa de caída más alta. No sueltes los trimmers en condiciones turbulentas.

IMPORTANTE

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

IMPORTANTE

Nunca vuelas con los trimmers sueltos en condiciones turbulentas.



LIMITACIONES

Pilotos para los que resulta apropiada

La Rapi-dos ha sido diseñada como mini vela monoplace para pilotos de todos los niveles, sin embargo no resulta apropiada para enseñanza, vuelos biplace o maniobras acrobáticas.

Homologación

Además de nuestras propias y abundantes pruebas, esta vela ha pasado las pruebas de carga según la norma EN 926.1 Sin embargo, no se ha sometido a ninguna prueba de homologación en vuelo por parte de un organismo independiente.

Elección de la talla apropiada

La talla más apropiada para ti dependerá de tu experiencia y del uso que pretendas darle a la vela. Los principiantes deberían procurar volar en el centro de la horquilla de pesos de las tallas más grandes, y evitar volar las tallas pequeñas muy cargados. Los pilotos con experiencia podrán elegir la talla y la carga alar que mejor se adapte a su estilo y a las zonas donde suelen volar.

Carga alar y características de vuelo

La carga alar tiene un efecto significativo en las características de vuelo y el comportamiento de la vela. Muy cargada, la Rapi-dos responde mejor a los gestos de pilotaje y reacciona de manera más dinámica en los giros, con mayor pérdida de altura. La recuperación de las plegadas tiende a ser más brusca, con mayores ángulos de cabeceo cuando se vuela cargada. Una carga alar alta también hace que la vela sea más susceptible de quedar en neutralidad espiral. Volar a la carga máxima recomendada sólo resulta apropiado para pilotos con experiencia y que tengan el nivel suficiente para controlar una vela más dinámica. Deben evitarse maniobras de descenso rápido cuando se vuela cerca del peso máximo recomendado. Nunca vuelen por encima del peso máximo recomendado por Ozone.

Arrastre con torno

La Rapi-dos no es apropiada para volar con torno



Volar con lluvia

Las velas modernas son susceptibles de verse afectadas por la lluvia y la humedad. Volar con una vela mojada puede ocasionar que ésta deje de volar normalmente.

Debido al eficiente diseño de la vela, libre de arrugas, el agua tiende a formar gotitas en el borde de ataque que causan el desprendimiento de la circulación aerodinámica. Ese desprendimiento hará que la vela sea más propensa a entrar en parachutaje, por lo que volar con lluvia o con una vela mojada (por ejemplo, por el rocío de la mañana) debe evitarse a toda costa.

Volar con mini velas

Antes de hacer speed riding, es decir volar sobre nieve, debes ser un esquiador competente y saber volar en parapente, y siempre debes volar de manera responsable, sobre todo cerca de zonas pobladas. ¡Nunca hagas speed riding en laderas concurridas por esquiadores ni en pistas de esquí! Cuando vuelas sobre nieve, lleva siempre contigo todo el material de seguridad y de rescate necesario en caso de avalanchas.

No intentes volar a menos que hayas recibido formación de un instructor de se speed riding competente. No vuelas por tu cuenta. Vuela siempre con alguien más, y ten presente en todo momento la ubicación y la seguridad de tus compañeros.

Lleva siempre el material de avalancha y rescate necesario para practicar esquí de montaña. En entornos alpinos, es necesario el siguiente material: transceptor de avalanchas, pala, sonda, protección dorsal y casco. Es imprescindible consultar de antemano la previsión meteorológica y las condiciones de la nieve.

Vuelo acrobático

El Speed Flying y el Speed Riding son peligrosos. El vuelo acrobático eleva enormemente el peligro, y por lo tanto no debe intentarse. Tu vela es estable en vuelo y ha sido probada en carga a 6G, pero no recomendamos que hagas acrobacia con ella.



PREPARACIÓN

Silla

Antes de volar la vela es importante que ajustes la silla con la que vayas a hacerlo. Dedica tiempo a dejar bien regulados los diversos puntos de ajuste de la silla hasta que estés completamente cómodo. Recomendamos que la cinta ventral se deje entre 44 y 48 cm (distancia entre los puntos de anclaje).

Vela

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

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

Lista de comprobación antes del despegue:

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



TÉCNICAS DE VUELO BÁSICAS

Despegue

Tu Rapi-dos puede despegarse tanto de frente como de espaldas. Debes extender la vela en forma de arco, con el centro de la vela más alto que las puntas. Se recomienda establecer los trimmers en la posición más lenta (completamente tirada) para el proceso de inflado.

Despegue de frente. Viento nulo o flojo

Cuando el viento sea favorable, avanza de manera decidida al tiempo que sujetas las bandas A. Los cordinos deben tensarse cuando hayas dado uno o dos pasos, y la Rapi-dos comenzará a inflarse de inmediato. Deberás mantener una presión constante en las bandas hasta tener la vela encima. No tires hacia abajo ni empujes hacia delante las bandas de manera excesiva, o el borde de ataque se deformará y posiblemente se colapsará, haciendo el despegue más difícil y potencialmente peligroso.

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

Despegue de espaldas. Vientos ligeros a fuertes

Extiende la vela igual que harías para despegar de frente. Sin embargo, ahora date la vuelta para quedar de cara a la vela, para lo que deberás pasar todo el conjunto de bandas y cordinos de un lado por encima de tu cabeza al girarte. Ahora podrás inflar la vela con el peso de tu cuerpo y las bandas A. Una vez tengas la vela sobre tu cabeza, suelta las bandas, frena con suavidad si fuera necesario, date media vuelta y despegas.

Si el viento es algo fuerte, estate preparado para avanzar varios pasos hacia la vela a medida que ésta se infla. Esto le restará algo de energía a la vela y será menos probable que te adelante. Esta técnica de despegar cara a la vela también puede usarse con vientos sorprendentemente flojos.



Giros

Para familiarizarte con la Rapi-dos, tus primeros giros deberían ser graduales y progresivos. Para girar de manera coordinada y eficiente, antes de nada comprueba que el espacio aéreo esté libre y luego inclínate en la dirección hacia la que quieras girar. El primer gesto para cambiar de dirección debería ser cargar el peso, seguido de una suave aplicación del freno hasta alcanzar el ángulo de alabeo deseado. Para regular la velocidad y el radio de giro, coordina el peso que cargas y el uso del otro freno.

Pilotaje activo

Para minimizar la posibilidad de tener plegadas en condiciones turbulentas, es esencial pilotar de manera activa. La mejor manera de aprender estas destrezas es jugando con la vela en el suelo. Volar con una pequeña cantidad de freno metido (unos 20 cm) te permitirá recibir la información que transmite la vela. En condiciones turbulentas, la presión interna de la vela está cambiando continuamente, y usando una pequeña cantidad de freno podrás sentir esos cambios. La finalidad del pilotaje activo es mantener constante la presión a través de los frenos. Si sientes que la presión se reduce o se pierde, aplica freno rápidamente hasta que vuelvas a sentir la presión normal. Una vez hayas recuperado la presión normal, vuelve a subir las manos hasta la posición original. En condiciones turbulentas, evita volar de manera continua con mucho freno metido, pues podrías dejar la vela en pérdida inadvertidamente. Ten siempre presente tu velocidad-aire. Los gestos con los frenos pueden ser simétricos o asimétricos, y puede que tengas que aplicar ambos frenos o solamente uno. Esas sutiles correcciones mantendrán a la vela directamente sobre tu cabeza y volando de manera suave, y reducirán muchísimo la probabilidad de plegada. Si la vela abate, usa los frenos para detener la abatida. Del mismo modo, si la vela se te queda atrás, levanta un poco los frenos para dejar que adquiera velocidad, pero estate preparado para anticipar la abatida que vendrá. El objetivo es mantener la vela directamente encima de tu cabeza y con un nivel de presión interna constante.

Ningún piloto ni ninguna vela son inmunes a las plegadas. Sin embargo, un pilotaje activo correcto reducirá de manera importante esa incidencia. Cuando las condiciones

IMPORTANTE

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

IMPORTANTE

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

IMPORTANTE

Mantén siempre los frenos en la mano. No vuelés en condiciones turbulentas.



sean turbulentas, pilota de manera más activa y anticipa a los movimientos de tu vela, siendo consciente en todo momento de tu altitud y de no sobrepilotar. Recomendamos encarecidamente que mantengas en todo momento en tus manos los puños de freno, y que no vuelas en condiciones turbulentas.

Aterrizaje

La Rapi-dos no presenta características de aterrizaje inusuales, pero a modo de recordatorio, aquí van algunos consejos:

- Prepara tu aterrizaje siempre con tiempo, dejándote multitud de opciones y un buen margen de error.
- Una vez estés a menos de 30 metros del suelo, evita hacer giros cerrados, pues la vela tendrá que abatir para recuperar velocidad y regresar al vuelo normal. Si estás bajo, o si encuentras descendencia, eso puede suponer que impactes contra el suelo de manera más brusca que la necesaria.
- Incorpórate en la silla antes de aterrizar (sobre todo si hay turbulencia), cargando tu peso contra la ventral, y asegúrate de tener las piernas listas para el aterrizaje y para una posible "roulé boulé" (absorber con las piernas el impacto, permitiendo que flexionen, y dejándote rodar sobre un costado para disipar la energía).
- Deja que la vela vuele a frenos libres en tu planeo final y hasta que te encuentres aproximadamente a 1 metro sobre el suelo (en condiciones ventosas o turbulentas debes pilotar la vela de manera activa hasta llegar al suelo). Aplica los frenos de manera lenta y progresiva para decelerar la vela hasta que tu velocidad-suelo se haya reducido al mínimo y puedas poner los pies ya en el suelo.
- Con viento ligero o nulo, necesitarás realizar un gesto de frenado contundente, largo y progresivo, para ir deshaciendo todo el exceso de velocidad-suelo que lleve. Si hay viento, tu velocidad de avance ya será lenta, por lo que tu gesto en los frenos será únicamente para que el aterrizaje sea más suave. Si frenas a fondo con viento, la vela trepará y se irá hacia atrás rápidamente, lo que te dejará en una posición vulnerable.



- Si la vela comienza a subir, reduce freno (10-20 cm), pero no levantes las manos del todo, y luego vuelve a bajar los frenos, pero esta vez hazlo con mayor suavidad. Mantén los frenos a media velocidad, yérquete y estate preparado para correr y comprobar que frenas a fondo cuando llegues al suelo.
- Elige la forma de aproximación apropiada en función de la zona de aterrizaje y las condiciones.
- Con viento fuerte tienes que girarte hacia la vela en el momento en el que tus pies toquen el suelo. Una vez de cara a la vela, tira de manera suave y simétrica de los frenos para dejar la vela en pérdida y que caiga. Si la vela tira de ti, corre hacia ella.
- Si el viento es muy fuerte y piensas que puedes verte arrastrado o vuelto a despegar del suelo, deja la vela en pérdida tirando de las bandas C. Esto la hará caer de manera rápida y cómoda, y la vela te arrastrará menos que si usas los frenos.
- ¡Aterrizza siempre enfrente al viento!



TÉCNICAS DE VUELO AVANZADAS

Trimmers

Los trimmers están diseñados para ajustar la velocidad y la tasa de caída de la vela, y no deben usarse para volar con vientos más fuertes de aquellos con los que resulte seguro hacerlo con los trimmers metidos. Asegúrate de ser ya un piloto de mini velas con experiencia antes de soltar los trimmers del todo, y hazlo únicamente en condiciones tranquilas. Soltar los trimmers tiene un efecto significativo tanto sobre la velocidad como sobre las características de vuelo de la vela. Aprende las reacciones de la vela con diversos ajustes de los trimmers teniendo altura de sobra. Con los trimmers sueltos, el control de la dirección puede hacerse con los frenos o con las bandas traseras.

No vuelas con los trimmers sueltos en condiciones turbulentas, pues la vela es más propensa a tener una plegada. En turbulencia, vuelve a poner los trimmers en la posición lenta, es decir metidos del todo, o al menos en la posición de despegue (sueitos un par de centímetros), para mejorar la estabilidad inherente del perfil y reducir las posibilidades de una plegada.

Técnicas de descenso rápido

No intente técnicas de descenso rápido en parapente como Big Ears, B-Stalls o Barrenas. Su vela tiene una alta tasa de caída y siempre debe evitar volar en condiciones que puedan requerir el uso de técnicas de descenso rápido.

IMPORTANTE

Usar los trimmers reduce el ángulo de ataque y hace que la vela se vuelva más propensa a tener una plegada, por lo que debe evitarse soltar los trimmers cerca del suelo o en condiciones turbulentas.



INCIDENTES EN VUELO

Plegadas

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

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

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

Si tienes una plegada que no se resuelve por sí sola de manera espontánea, haz un gesto largo, suave y progresivo con el freno del lado plegado. Esta acción de frenado debe durar 1 o 2 segundos por bombeo. Bombear con gestos demasiado cortos y rápidos no reinflará la vela, y si bombear muy lentamente puedes acercar la vela a la pérdida o meterla en ella.

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



Pérdida / Parachutaje

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

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

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

IMPORTANTE

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

IMPORTANTE

Nunca vuelas con lluvia o con una vela mojada.



CUIDADOS Y MANTENIMIENTO

Plegado

Para prolongar la vida de tu vela y que las varillas de plástico se conserven de la mejor manera posible, es muy importante plegar la vela con cuidado.

Ozone recomienda plegar la vela cajón por cajón tal y como se muestra en las imágenes, para que todos los cajones queden paralelos entre sí y las varillas de plástico no se doblen de manera innecesaria. Usar una funda de plegado por cajones, como la Ozone Saucisse o Saucisse light, ayudará a preservar la vida de la vela y permitirá plegarla de manera más sencilla y rápida.

Paso 1. Posa sobre el suelo la vela recogida en coliflor. Lo mejor es empezar con la vela recogida en coliflor, pues así se arrastra menos el borde de ataque sobre el suelo.



Paso 2. Agrupa las varillas del borde de ataque con los anclajes de los cordinos A alineados, comprobando que las varillas queden paralelas y juntas



Paso 3. Pon de lado el borde de ataque así recogido y usa una cinta para dejarlo sujeto. Nota: la vela NO se dobla en dos partes, sino que todos los cajones quedan plegados en un mismo bloque unos encima de otros, de establo a establo. Es realmente importante no forzar el cajón central y no doblar las varillas con un ángulo muy cerrado.



Paso 4. Agrupa el centro/borde de fuga de la vela ordenando los pliegues cerca de los puntos de anclaje de las B, C y D.

Si usas una funda Saucisse, ve al Paso 8



Paso 5. Cuando tengas ordenados el borde de ataque y la parte trasera de la vela, gira toda la vela para dejarla de lado.



Paso 6. Dobra la vela plegada en 3 o 4 tramos, teniendo cuidado de no aplastar el borde de ataque.



Paso 7. Mete ahora la vela plegada en su bolsa.



Paso 8. Si usas una funda Saucisse, cierra la cremallera con cuidado para no pillar el tejido de la vela.



Paso 9. Pon de lado la Saucisse y haz el primer pliegue justo donde acaban las varillas del borde de ataque. No dobles las varillas. Pliéglala en 3 o 4 tramos.



IMPORTANTE NO extiendas la vela plana sobre el suelo antes de plegarla, ya que eso provocará daños por abrasión sobre el extradós al ir tirando de la vela hacia el centro. Cuando recojas la vela y agrupes los cajones por el borde de ataque, parte **SIEMPRE** de la vela recogida en coliflor o despégala del suelo al hacerlo.



IMPORTANTE: No pliegues la vela por el centro, pues así doblarás las varillas. En lugar de ello, pliéglala cajón por cajón de establo a establo antes de meterla en su bolsa.



Consejos Sobre el Cuidado

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

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



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

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

Almacenamiento y Transporte

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

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

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

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

Limpieza

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

IMPORTANTE
Nunca pliegues ni guardes tu vela mientras esté húmeda.

IMPORTANTE
Nunca uses detergentes o productos de limpieza químicos.



Reparaciones en la vela

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

Si dañás la vela:

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

Si dañás un cordino:

Cualquier cordino que presente daños a simple vista DEBE ser reemplazado. Para que te hagan cordinos de sustitución, acude a un servicio de reparación de parapentes cualificado. Alternativamente, puedes pedirselo a tu distribuidor local de Ozone.

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

Comprobaciones de mantenimiento

Tu vela, al igual que un coche, debe comprobarse técnicamente para garantizar que siga siendo apta para volar. Tu vela debe pasar su primera inspección por parte de un profesional tras 24 meses o 100 horas. Sin embargo, si vuelas con frecuencia (más de 100 horas al año), recomendamos que tu vela sea revisada anualmente. La persona que revise la vela debe informarte de la condición en que se encuentra la misma y si hay partes que deban comprobarse o cambiarse antes del siguiente servicio de mantenimiento que le correspondería. Las dimensiones de las líneas tienden a moverse durante la primera parte de su vida útil,



por lo tanto, se recomienda realizar una verificación del ajuste del rendimiento dentro de las primeras 50 horas de uso. Para garantizar el ajuste correcto, las líneas deben medirse y ajustarse a los valores publicados según sea necesario. Los bucles en las líneas C, junto con los bucles que conectan las bandas B, están en su lugar para facilitar el proceso de recorte.

La vela y los cordinos no envejecen del mismo modo o al mismo ritmo. Es posible que tengas que cambiar parte o todo el suspentaje durante la vida útil de la vela. Por este motivo, es importante realizar inspecciones frecuentes que te permitan conocer la condición exacta de todos los componentes de tu vela. Recomendamos que las inspecciones las lleve a cabo un profesional cualificado.

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

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

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

Resistencia de los cordinos: Debe comprobarse la resistencia un cordino A superior, otro medio y otro inferior, junto a un cordino B inferior y un cordino C inferior (y cordino D

IMPORTANTE

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



inferior, si lo hubiera). Se comprueba cada cordino hasta su carga de rotura, y se anota ese valor. El valor mínimo es de 8 G para todos los cordinos inferiores A y B, y de 6 G para el resto de cordinos inferiores, calculado a partir del peso máximo homologado de esa vela. La resistencia mínima sumada de los cordinos medios y superiores debe ser la misma. Si la carga de rotura se acerca demasiado al valor mínimo calculado, el profesional debe dar un plazo de tiempo tras el cual tendrás que volver a comprobar la resistencia de los cordinos.

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

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

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

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

Modificaciones

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

IMPORTANTE
No modifiques tu ala
de ninguna manera.



CALIDAD OZONE

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

Resumen

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

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

Respetar el entorno y cuidar tus zonas de vuelo.

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

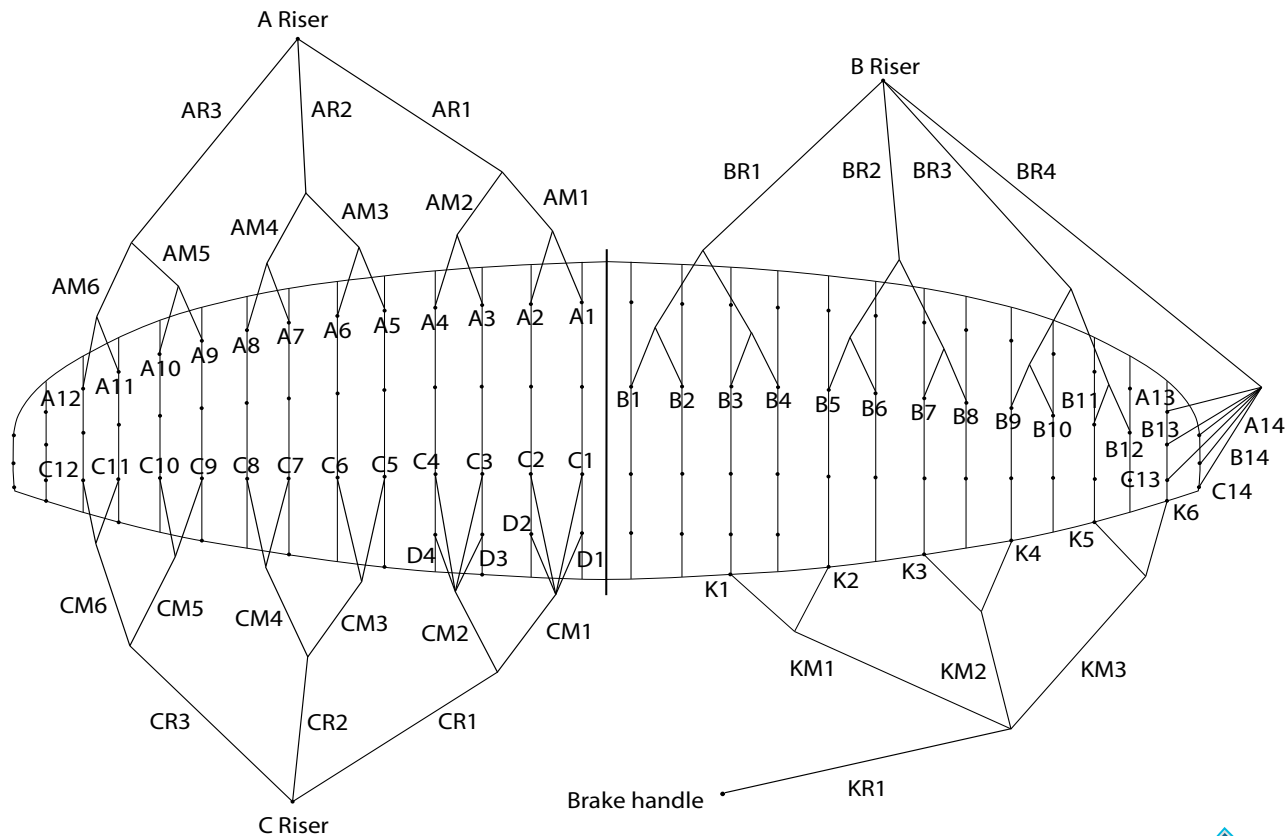
Por último, RESPETA la meteorología. Tiene más poder del que puedas llegar a imaginar. Ten bien claro qué condiciones son adecuadas para tu nivel como piloto y mantente dentro de esa ventana de condiciones.

Felices vuelos y que disfrutes tu Rapi-dos.
Equipo Ozone



DIAGRAMA DEL SUSPENTAJE

Las longitudes de cordinos individuales y empalmados pueden verse en la página web.



ESPECIFICACIONES

	8	9	11	13	15
Número de Cajones	27	27	27	27	27
Superficie Proyectada (m ²)	6.99	7.88	9.64	11.39	13.14
Superficie Real (m ²)	7.92	8.93	10.93	12.91	14.89
Envergadura Proyectada (m)	4.59	4.87	5.39	5.86	6.29
Envergadura Real (m)	5.5	5.84	6.46	7.02	7.54
Alargamiento Proyectado	3.02	3.02	3.02	3.02	3.02
Alargamiento Real	3.83	3.83	3.83	3.83	3.83
Cuerda Central (m)	1.38	1.46	1.62	1.76	1.89
Peso de la Vela (Kg)	2.01	2.14	2.45	2.73	3.02
Rangos De Peso Recomendados (kg)	50-95	50-95	50-95	50-95	50-100



MATERIALES

Tejido

Extradós

Dominico 20D MF

Intradós

Dominico 20D MF

Costillas y Diagonales

Dominico 30D FM

Suspentaje

Cordinos principales

Edelrid 6843

Cordinos intermedios

Edelrid 6843

Cordinos superiores

Liros DSL

Bandas y Material Duro

Maillones

Maillon Rapide - Pegeut

Cinta de las Bandas

20mm zero stretch polyester webbing





1258 Route de Grasse
Le Bar sur Loup
06620
France

Inspired by Nature, Driven by the Elements

www.flyozone.com