

РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ
ПАРАПЛАН ЗОРРО 2+




ParAAvis
the new degree of your freedom

ВНИМАНИЕ!

Полёты на парaparane, как и другие авиационные виды спорта, потенциально опасны. Для осуществления полётов необходимо пройти обучение у квалифицированного инструктора.

Производитель парaparane не несёт ответственность за неправильное использование данного летательного аппарата, иное применение за исключением спортивных полётов, разрушение аппарата ввиду неправильной эксплуатации.

Пилот парaparane полностью отвечает за безопасность своих полётов и соблюдение Воздушного Законодательства на территории РФ и за её пределами.

ПЕРЕД ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПАРАПЛАНА ВНИМАТЕЛЬНО ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ДАННЫМ РУКОВОДСТВОМ.

Содержание

Глава	Страница
НАЗНАЧЕНИЕ	4
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	4
Схема свободных концов	5
Предполетная подготовка	5
Старт	6
Управление скоростью	6
Повороты	7
Спираль	7
Полеты в условиях турбулентности	8
Приземление	8
ВНЕШТАТНЫЕ СИТУАЦИИ	9
Сложения	9
Несимметричный подворот	9
Перехлестывание купола стропой (галстук)	9
Фронтальный подворот крыла	10
Полный срыв	10
Глубокий срыв (парашютирование)	10
Негативная спираль	11
МЕТОДЫ ЭКСТРЕННОГО СНИЖЕНИЯ	11
Глубокая спираль	11
В-Срыв	11
«Большие уши»	11
СОВЕТЫ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ	12
Уход и хранение	12
Упаковка парашюта	13
Контроль состояния парашюта	13
Регулировка строп управления	13
Ресурс	13
Гарантийные обязательства	14

НАЗНАЧЕНИЕ

Параплан «Зорро 2+» является сверхлёгким летательным аппаратом и предназначен для:

- полётов на одно- и двухместных паралётах;
- tandemных полётов с ранцевой силовой установкой;
- допускается использование для tandemных парящих полётов.

Параплан «Зорро 2+» отличается лёгким стартом, хорошей управляемостью, высокими скоростными характеристиками. Небольшая нагрузка на стропы управления делают этот параплан привлекательным для полётов в tandemе. Летая на «Зорро 2+», Вы и ваш пассажир получите максимальное удовольствие от моторного полёта.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Режим полета	Vх, км/ч
Предсрыв (минимальная скорость)	~ 27
Балансировочный (триммер зажат)	~ 50
Ускоренный (триммер отпущен)	~ 70

Модель	36	38	42
Площадь**, м ²	36.0	38.0	42.0
Минимальный полетный вес*, кг	100	110	130
Максимальный полетный вес*, кг	350	350	350
Размах**, м	14.0	14.3	15.1
Ход триммера	20 см		
Акселератор	нет		

*Полетный вес – суммарный вес паралёта с пассажирами, включая вес параплана

**Приводятся для разложенного параплана.

СХЕМА СВОБОДНЫХ КОНЦОВ



ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА.

Положите купол парашюта верхней поверхностью на землю.

Проверьте, нет ли запутывания строп. Свободные концы и управляющие стропы не должны быть перекручены!

Никакие стропы не должны лежать под куполом парашюта! Придайте куполу форму подковы, подтянув за переднюю кромку центральную часть парашюта. Это необходимо для того, чтобы центральная часть крыла наполнялась воздухом и поднималась вверх раньше консолей.

Проверьте надёжность соединения свободных концов с силовой установкой, подсоединение страховочных ремней, надёжность других узлов креплений, наличие топлива в баке.

Установите регулировку свободных концов в зажатом положении триммеров. При этом парашют имеет минимальную установочную скорость, ряды А, В, С и D имеют одинаковую длину, а триммера расположены напротив зеленых меток на ленте. Передвигая триммера по ленте на желтые и красные метки, Вы увеличиваете воздушную скорость парашюта.

Всегда устанавливайте одинаковое положение триммеров на обоих свободных концах! Большая разница в положении триммеров может привести к нестандартным ситуациям при взлёте и в полёте.

Перед каждым взлётом рекомендуем проверить следующее:

- Застегнуты ли все ремни и обхваты у пилота и пассажира?
- Не зацепились ли стропы за предметы на земле или на силовой установке?
- Все воздухозаборники открыты и разложены по выпуклой дуге?
- Свободные концы подцеплены и стропы управления не перекручены вокруг свободных концов?
- Ветер встречный?
- Силовая установка расположена по центру купола?
- Свободно ли воздушное пространство вокруг места взлёта от проводов и других препятствий?

СТАРТ.

Лёгкость старта зависит от положения триммеров. В отпущенном положении (триммера зажаты напротив красных или желтых меток на ленте) подъем и вывод купола над головой происходит быстрее и требует минимум усилий со стороны пилота. Но с другой стороны для взлёта требуется большая взлётная скорость и мощность двигателя. Также при отпущенном триммере параплан имеет меньшую стабильность.

По этим причинам мы рекомендуем Вам осуществлять взлёт только при зажатом положении триммеров (напротив зеленых меток на ленте).

Закрепите на руке ручку газа и возьмите в руки клеванты и передние лямки свободных концов (ряд А), остальные лямки и стропы должны лежать на руках и усах по бокам ограждения. Следите, чтобы стропы не попали в винт (не провисали). Начинайте разгон, поднимая руки с рядом «А» вверх помогая добавлением газа. Выведя параплан в положение над головой, окиньте его взглядом на случай завязок. Если все нормально – можно продолжить взлёт.

УПРАВЛЕНИЕ СКОРОСТЬЮ.

Для уменьшения воздушной скорости в полёте синхронно укорачивайте задние ряды свободных концов, перемещая триммера сторону зеленых меток. Для дальнейшего торможения одновременно затяните основные клеванты К1. Но не забывайте о возможности срыва при слишком сильном торможении стропами управления. Максимальный допустимый ход клевант К1 на параплане «Зорро 2+», составляет около 60 сантиметров (100%). Дальнейшее затягивание строп управления может привести к чрезмерной потере скорости и срыву потока.

Для увеличения воздушной скорости в полёте синхронно удлиняйте задние ряды, перемещая триммера сторону красных меток. На любом «мягком крыле» ЗАПРЕЩЕНО использовать акселератор (триммера напротив красных меток) и одновременно затягивать заднюю кромку. Такие действия пилота могут привести к фронтальному подвороту крыла.

Поэтому мы рекомендуем Вам никогда не затягивать основные клеванты К1 при отпущенных триммерах (напротив красных меток). Используйте вспомогательное управление К2 для управления при полётах на максимальной скорости.

ПОВОРОТЫ.

ПОВОРОТ ПРИ ПОЛЁТЕ С МАЛОЙ СКОРОСТЬЮ.

При полете с затянутыми триммерами (напротив зеленых меток на ленте) для пилотирования вы можете использовать на выбор основную клеванту К1, ушную стропу (Шарик) или маленькую клеванту К2.

Одновременно с основной клевантой К1 вы можете укротить ушную стропу управления, удерживая Шарик. При этом управление парашютом станет более динамичным: с набором скорости и большим креном.

ПОВОРОТЫ НА СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ

При среднем положении триммеров (напротив желтых меток на ленте) мы рекомендуем вам рулить либо ушной стропой, либо с помощью К2.

ПОВОРОТЫ НА ПОЛНОЙ СКОРОСТИ.

На максимальной скорости запрещено использовать основную клеванту К1. При положении триммеров напротив красных меток используйте только маленькие клеванты К2.

СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ ВРАЩЕНИЯ ВИНТА.

Для компенсации вращения винта в прямолинейном полёте пилот может подтянуть клеванту К2 и зафиксировать в стопоре стропу с противоположной от направления поворота стороны.

СПИРАЛЬ.

Когда пилот делает подряд несколько полных поворотов с сильно затянутой одной стропой управления (на 50% или больше), парашютом входит в глубокую спираль - быстрый крутой вираж, сопровождающийся большой потерей высоты.

Помните, что слишком быстрое и резкое вытягивание стропы управления может привести к срыву внутреннего крыла и затем к негативному вращению.

Чем глубже и дольше пилот удерживает внутреннюю стропу управления, тем быстрее становится вращение. В глубокой спирали возможна скорость снижения 10-20 м/с и более. При быстром вращении происходит возрастание перегрузки, и пилот может легко потерять ориентировку, поэтому мы рекомендуем использовать только умеренные спирали, а также внимательно следить за запасом высоты.

ОПАСНО выполнение глубокой спирали на тандемном крыле. В связи с появлением большой перегрузки у пилота может не хватить сил для выведения парашюта из глубокой спирали. Соответственно возрастающая перегрузка может привести к разрушению самого крыла.

Для выхода из глубокой спирали нужно плавно отпустить внутреннюю стропу управления. Возврат в прямолинейный полёт на парашюте «Зорро 2+» происходит самостоятельно менее чем за один оборот. Для более быстрого выхода из глубокой спирали может потребоваться небольшое воздействие внешней стропой управления.

В глубокой спирали поступательная скорость парашюта значительно больше, чем скорость в горизонтальном полёте, поэтому при выводе из спирали он сначала взмывает, теряя избыточную скорость, а затем возможен нырок вперёд, который необходимо демпфировать.

ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ТУРБУЛЕНТНОСТИ.

Летая в турбулентности, старайтесь держаться дальше от критических режимов крыла. Не летайте слишком быстро или слишком медленно. В случае сильной болтанки избегайте летать с полностью отпущенными триммерами. Параплан наиболее устойчив, когда триммера полностью зажаты, а стропы управления К1 слегка затянуты.

Приторможенное стропами управления крыло более устойчиво к подворотам, а увеличенное сопротивление демпфирует колебания крыла. Но не забывайте о возможности срыва при слишком сильном торможении. Демпфируйте все раскачивания купола. Притормаживайте, когда купол ныряет вперёд, и отпускайте управляющие стропы, когда купол движется назад. Следует стремиться поддерживать постоянную величину подъемной силы крыла. Основную информацию о величине подъемной силы на каждой стороне крыла дает натяжение управляющих строп. Старайтесь поддерживать натяжение управляющих строп постоянным, а в условиях болтанки никогда не отпускайте их полностью, даже внешнюю управляющую стропу при повороте.

Летая быстрее (меньше тормозя крыло), вы будете иметь большой диапазон управления для противодействия турбулентности. Однако в этом случае ваша безопасность зависит от скорости ваших реакций. После воздействия стропами управления следует поднять руки, чтобы поддерживать оптимальную скорость и быть готовым к противодействию следующему порыву ветра.

Активный стиль пилотирования (демпфирование купола) значительным образом уменьшает количество складываний. Хотя параплан «Зорро 2+» хорошо сдемпфирован и устойчив по тангажу, мы рекомендуем Вам использовать именно такой стиль полёта.

ПРИЗЕМЛЕНИЕ.

Процедуру посадки можно разделить на три этапа: планирование, выравнивание и подрыв. На этапе планирования выберите наиболее подходящую площадку для посадки и определите силу и направление ветра у земли. Рассчитайте свою глиссаду строго против ветра и с учётом его силы. Слегка «задемпфируйте» купол стропами управления на случай сильной турбулентности у земли. За 1-2 метра до земли начните плавно затягивать обе стропы управления, переводя параплан, в горизонтальный полёт. Завершив выравнивание в нескольких дециметрах от земли, продолжайте плавно затягивать клеванты, удерживая эту высоту и постепенно гася горизонтальную скорость. После касания земли необходимо заглушить двигатель, чтобы провисшие стропы не намотало на винт.

***Помните, что:** при посадке с сильным боковым ветром существует опасность переворачивания паралёта; слишком резкое затягивание управляющих строп может привести к «взмыванию» параплана (набору высоты) с последующим клевком. Но даже в такой ситуации никогда не бросайте клеванты, а продолжайте плавно затягивать их.*

ПРИЗЕМЛЕНИЕ В СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР.

Пилот должен строго выдержать направление полёта лицом против ветра, чтобы коснуться поверхности с наименьшей горизонтальной скоростью. Для погашения горизонтальной скорости Вам может потребоваться совсем малый ход клевант. После касания земли резко потяните за В или С – ряды, чтобы сорвать крыло. Лучше, если есть возможность чьей-нибудь подстраховки на земле.

Внимание: Не допускайте, чтобы параплан ударялся о землю передней кромкой. Это может привести к резкому возрастанию давления внутри купола, до величин, на которые параплан не рассчитан, что приведет к его разрушению.

ВНЕШТАТНЫЕ СИТУАЦИИ.

СЛОЖЕНИЯ.

На тандеме «Зорро 2+» используется семейство профилей, имеющее большой запас устойчивости при малых углах атаки и хорошо противостоящее сложениям. Тем не менее, дальнейшее уменьшение углов атаки, как на любом другом параплане, может вызвать сложение части или всего крыла.

НЕСИММЕТРИЧНЫЙ ПОДВОРОТ

При небольших сложениях (до 45% площади) параплан возвращается в нормальный полёт без вмешательства пилота. В случае большого (более 50%) сложения нужно не допустить вращения параплана в сторону подвернутой части. Для этого вначале затяните оба триммера (если они отпущены) затем следует потянуть противоположную клеванту К1 до момента полной остановки вращения крыла.

Помните, что слишком сильно затягивать стропу нельзя, так как это может привести к срыву несложённой части крыла. С другой стороны, недостаточное противодействие вращению может привести к глубокой спирали или столкновению с препятствием.

Затем, возможно, придется прокачать подвернутую сторону параплана – резко, на полный ход втягивая стропу управления с небольшой задержкой внизу, до тех пор, пока крыло окончательно не расправится.

Как правило, при любом несимметричном сложении параплан «Зорро 2+» самостоятельно возвращается в нормальный полет с поворотом не более 180°.

ПЕРЕХЛЕСТЫВАНИЕ КУПОЛА СТРОПОЙ (ГАЛСТУК)

Во время испытаний на тандеме «Зорро 2+» ни разу не возникло устойчивой ситуации запутывания и перехлестывания купола стропой («галстука»), тем не менее, в дальнейшем мы не исключаем возможности возникновения такой ситуации.

В случае образования «галстука» основная опасность заключается в тенденции параплана развернуться в сторону подвернувшейся консоли с постепенным ускорением до глубокой спирали и набором большой вертикальной скорости (до 20 м/с). Для предотвращения входа в глубокую спираль или для выхода из нее пилот должен предпринять следующие действия:

- затянуть противоположную клеванту К1 и попытаться прокачать запутавшуюся часть крыла клевантой;
- продолжая компенсировать вращения стропой управления, попытаться выдернуть запутавшуюся консоль из «галстука» при помощи внешней стропы В-ряда (стабилизаторная стропа). При этом Вам может потребоваться отпустить противоположную клеванту и обеими руками вытянуть 2-3 метра стабилизаторной стропы;

Если у Вас возникли сомнения, что Вы не сможете или не успеете справиться с «галстуком», НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО воспользуйтесь спасательным парашютом!

Помните, что в режимах «глубокой спирали» и «галстука» происходит возрастание давления внутри купола, поэтому все действия пилота требуют дополнительного усилия на клевантах.

ФРОНТАЛЬНЫЙ ПОДВОРОТ КРЫЛА

В условиях сильной турбулентности, особенно при полетах на максимальной скорости, может произойти одновременное сложение всей передней части крыла. Если у вас были отпущены триммера, то первым делом затяните их. Если крыло самостоятельно не раскрылось сразу же симметричным движением резко «прокачайте» крыло до полного его раскрытия. Затем, если необходимо, «сдемпфируйте» клевок купола вперед.

ПОЛНЫЙ СРЫВ.

Когда пилот затягивает клеванты более чем на 100% и удерживает их там, возникает фаза «полного срыва». При этом поток над крылом разрушается, крыло теряет форму, перестает создавать подъемную силу и «падает за спину пилота». Горизонтальная скорость уменьшается до нуля, а вертикальная скорость значительно возрастает (до -9 м/с). Также увеличивается усилие на стропах управления.

Несмотря на неприятные ощущения, никогда не отпускайте стропы управления в момент, когда крыло уже находится далеко позади Вас. Это приведет к усилению «маятникового эффекта» - крыло полетит в верхнюю точку равновесия и, несмотря на Ваше противодействие, за счет избыточной скорости может сильно нырнуть вперед. В результате параплан может оказаться далеко спереди и снизу и там сложиться.

Для того, чтобы не оказаться в такой ситуации, немедленно отпустите стропы управления при первых же признаках «полного срыва»: потере подъемной силы (ощущение невесомости) и потере формы крыла (концы крыла заворачиваются назад).

Если Вы все же попали в фазу полного срыва (набрали большую вертикальную скорость), и купол находится далеко за спиной, удерживайте стропы управления зажатыми до тех пор, пока крыло не стабилизируется в верхней точке над Вами или не окажется впереди этой точки, и только тогда **быстро и синхронно** отпустите обе клеванты.

ГЛУБОКИЙ СРЫВ (РЕЖИМ ПАРАШЮТИРОВАНИЯ).

«Глубоким срывом» называется такое состояние параплана, когда поток над крылом разрушился, т. е. параплан падает (до -8 м/с) не имея горизонтальной скорости, но, в отличие от «полного срыва», купол наполнен и не имеет видимых признаков отклонения от нормального полета. Основной опасностью в «фазе парашютирования» является то, что пилот не осознает, что находится в опасном режиме полета. Любые попытки управлять куполом могут привести к «полному срыву» или к «негативному вращению».

Тандем «Зорро 2+» не имеет тенденции оставаться в фазе парашютирования. Однако мы не можем исключить того, что в процессе длительной или неправильной эксплуатации купола, за счет вытягивания строп или потери воздухонепроницаемых свойств ткани, такой режим может появиться.

Для выхода из срыва следует сделать следующее:

- отпустить оба триммера до тех пор, пока параплан не «клюнет» вперед и не восстановит нормальный полёт, или
- резко затянуть обе клеванты, а затем быстро и полностью освободить их. Тем самым, вы сначала качнете парапалан назад, затем он клюнет вперед, поток над крылом восстановится, и параплан вернется в нормальный полёт.

Во всех случаях нужно помнить о возможности заскакивания купола вперед при выходе из состояния срыва и наборе скорости!

Если Вы не уверены, что запас высоты достаточен для вывода, лучше и безопаснее приземляться, оставив купол параплана в фазе парашютирования. В этом случае не втягивайте управляющие стропы перед касанием поверхности.

НЕГАТИВНАЯ СПИРАЛЬ.

Негативная спираль обычно возникает при выполнении поворота из-за срыва воздушного потока на части внутренней половины купола. Крыло начинает быстро вращаться вокруг вертикальной оси над головой пилота. Такое вращение аналогично штопору самолета или планера.

Это опасная ситуация, которая возникает из-за того, что одна половина крыла либо имела слишком маленькую воздушную скорость, либо была слишком сильно заторможена клевантой. Лучший способ попасть в плоское вращение – летать очень медленно, управлять парашланом резко и делать крутые повороты.

Если Вы довели парашлан до плоского вращения, нужно немедленно поднять вверх клеванты. При выходе купол нырнет вперед и в сторону, поэтому будьте готовы к демпфированию этого нырка.

Использование противоположной стропы управления для вывода из негативного вращения может привести к изменению направления вращения на обратное.

МЕТОДЫ ЭКСТРЕННОГО СНИЖЕНИЯ.

Обучение способам экстренного снижения должно происходить в спокойной атмосфере при наличии высоты под руководством инструктора.

ГЛУБОКАЯ СПИРАЛЬ.

Глубокая спираль является самым быстрым способом экстренного снижения (до -15 м/с). Однако, из-за больших перегрузок, возникающих при этом, не рекомендуется долгое время находиться в глубокой спирали. При первых же признаках ухудшения самочувствия незамедлительно прекратите выполнение спиралей.

В-СРЫВ.

В-срыв применяется для быстрого снижения в экстренных случаях. По сравнению со спиралью, В-срыв имеет то преимущество, что его можно выполнять в течение длительного периода времени. При этом может быть достигнута скорость снижения до -8 м/с.

Для выполнения В-срыва медленно и симметрично затяните ляжки В-ряда до тех пор, пока не образуется излом профиля крыла в точках крепления строп к куполу. Парашлан при этом потеряет горизонтальную скорость и наберет вертикальную. Давления внутри купола при этом уменьшается, и Вы можете видеть, как нижняя поверхность выдувается вверх между стропами. «Выдувание нижней поверхности вверх» показывает - находится ли парашлан в фазе В-срыва или уже вернулся в нормальный полет.

Для выхода из В-срыва нужно симметрично отпустить ляжки В-ряда до их нормального положения. Не бросайте концы, а отпускайте их одним быстрым движением. Необходимо некоторое время (не более 4-х секунд) для восстановления обтекания купола и набора горизонтальной скорости. Если же тандем не вышел из состояния В-срыва, действия пилота аналогичны действиям при выходе из «глубокого срыва».

В виду большой нагрузки на ляжках В-ряда данный метод экстренного снижения на «Зорро 2+» не используется.

БОЛЬШИЕ УШИ

В отличие от других методов, маневр «большие уши» используется в тех случаях, когда помимо экстренного снижения (до -4 м/с), также необходимо быстро покинуть опасную зону в желаемом направлении, например, в случае усиления ветра при полетах в динамике. Этот метод также используется для уменьшения аэродинамического качества парашлана. Для этого, не выпуская из рук петель управления, возьмитесь за одну крайнюю стропу А-ряда с обеих сторон и потяните вниз приблизительно 15 см до тех пор, пока концы крыла не сложаются. Использование одной или

двух строп с каждой стороны позволяет варьировать площадь сложенных «ушей». Управлять парашютом можно небольшим ходом клевана (не отпуская стропы А-ряда) и смещением веса в подвеске. Для выхода – отпустите стропы А-ряда. Обычно сложенные «уши» расправляются сами, если этого не произошло – прокачайте их, симметрично продергивая стропы управления

.Также необходимо помнить, что тандемные парашюты значительно больше по площади, чем одиночные, поэтому усилия прилагаемые на лямки и стропы при затягивании также значительно увеличиваются.

ВНИМАНИЕ: никогда не применяйте «большие уши» совместно с «глубокой спиралью» - это может привести к многократному увеличению нагрузок центральные секции до величин, на которые парашют не рассчитан.

ТАК КАК ВСЕ МЕТОДЫ ЭКСТРЕННОГО СНИЖЕНИЯ ИМЕЮТ ПОВЫШЕННЫЙ РИСК И УМЕНЬШАЮТ РЕСУРС ПАРАШЮТА, ЛУЧШЕ И БЕЗОПАСНЕЙ ЛЕТАТЬ ТАК, ЧТОБЫ ВАМ НИКОГДА НЕ ПРИШЛОСЬ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЭТИМИ МЕТОДАМИ.

СОВЕТЫ ПО ПРАВИЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ.

УХОД И ХРАНЕНИЕ.

При неправильной эксплуатации и хранении парашют быстрее изнашивается, ухудшаются его летные характеристики и он может стать опасным для полетов. И наоборот, бережное обращение, соблюдение всех правил по уходу и хранению могут значительно продлить жизнь парашюта.

Советы по уходу и эксплуатации:

- не оставляйте парашют под прямыми солнечными лучами;
- не подвергайте парашют в полете большим и длительным перегрузкам;
- не позволяйте куполу ударяться передней кромкой о землю, он на это не рассчитан;
- не ходите по стропам, и не позволяйте это делать другим;
- не позволяйте снегу, песку и острым предметам попадать внутрь парашюта;
- не допускайте, чтобы при укладке парашюта в рюкзак в нем оставались насекомые;
- оберегайте парашют от воды и химикатов;
- вытаскивайте парашют из воды только за заднюю кромку;
- после попадания в море, тщательно промойте парашют пресной водой, особенно стропы;
- никогда не оставляйте парашют на длительный срок влажным, регулярно просушивайте его в тени;
- никогда не выносите парашют на мороз с влажными стропами, кристаллы льда могут перерезать кевларовые нити;
- не оставляйте парашют в местах, где могут подняться влажность и температура, например, в автомобиле;
- оберегайте парашют от огня;
- не кладите на парашют ничего тяжелого, не упаковывайте его плотно в рюкзак;
- в случае длительного хранения один раз в полгода распакуйте парашют, проветрите его и упакуйте снова;
- не пользуйтесь растворителем для чистки купола и не стирайте его, пятно можно аккуратно стереть влажной губкой или мыльным раствором;
- не вносите никаких изменений в конструкцию парашюта, так как это может привести к изменению летных характеристик и сделать его опасным.

УПАКОВКА ПАРАПЛАНА.

Всегда упаковывайте тандем настолько свободно, насколько возможно, так как каждое дополнительное сворачивание и уплотнение растягивает и ослабляет ткань. Особое внимание следует уделять усилениям - «жесткостям» в носках нервюр – их не следует перегибать.

Мы рекомендуем Вам укладывать тандем каждый раз по-новому, так, чтобы не оставлять снаружи и не подвергать постоянному натяжению материал одной и той же секции.

КОНТРОЛЬ СОСТОЯНИЯ ПАРАПЛАНА.

Мы рекомендуем пилоту регулярно проводить контроль состояния парашюта и проверять следующие параметры:

Наличие повреждений швов или лент подвесной системы и свободных концов?

Надежность фиксации муфт коннекторов?

Наличие повреждений строп или швов на стропах?

Наличие распутившихся швов, разрывов или повреждений в точках крепления строп к куполу?

Наличие разрывов нервюр или порывов в куполе?

Наличие разрывов швов на куполе?

После длительного хранения, посадки на дерево или в воду мы рекомендуем Вам проверить длины строп, используя прилагаемую ниже таблицу (см. стропную схему). Проверять следует разницу длин строп (перепадов), приходящих к одной нервюре. Допустимое отклонение измеренного перепада от указанного в таблице не должно превышать 5 мм. Если отклонения превышают указанные значения, обратитесь к своему дилеру или к изготовителю.

В случае любых крупных повреждений обратитесь к дилеру или изготовителю.

РЕГУЛИРОВКА СТРОП УПРАВЛЕНИЯ.

Тандем «Зорро 2+» выпускается с отрегулированной длиной строп управления. Тем не менее, пользователь может самостоятельно отрегулировать длину строп управления (основную и ушную) в пределах 10-20 см так, как ему кажется удобным. Единственным ограничением является то, чтобы в полете задняя кромка крыла оставалась незатянутой при полностью отпущенных клевантах и триммерах.

Помните, что парашют с сильно затянутыми стропами управления имеет меньшую устойчивость на максимальной скорости, его легче ввести в срывные режимы. А у парашюта с сильно отпущенными стропами управления может не хватать хода рук для демпфирования и «прокачивания» купола.

Также вы можете переместить блок, ограничивающих ход клеванты К1, выше-ниже на свободных концах.

РЕСУРС.

Назначенный ресурс парашюта составляет 300 часов или 5 лет эксплуатации.

Помните, что часы, проведенные парашютом под прямым солнечным излучением, приравниваются к летным часам, что так же уменьшает ресурс.

Через два года рекомендуется заменить стропы.

По прошествии 5-ти лет парашют должен пройти осмотр технического состояния.

СЕРТИФИКАЦИЯ.

Тандем «Зорро 2+» прошел испытания в компании «Параавис».

ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Внимательно прочтите рекомендации по эксплуатации и примите во внимание, что производитель и дилер не несут ответственности за разрушения инвентаря, возникшее в результате неправильной эксплуатации и хранения, а также внесения в конструкцию каких-либо изменений.

При соблюдении указанных выше требований по эксплуатации производитель гарантирует работу парaplана в течение 1 года со дня продажи при общем налете до 100 часов.

Модель:

Дата продажи:

Серийный номер:

Контролер:

Парaplан изготовлен и проверен в соответствии с техническими условиями и требованиями, предъявляемыми к летательным аппаратам данного типа.



ООО «Компания Параавис»

www.paraavis.com

e-mail: info@paraavis.com

Адрес: г. МОСКВА, ул.Искры, д.17А, стр.2
Тел.(многоканальный): +7(495)649-35-54