



MANUALE DEL PRODOTTO - EPSILON DLS

Manuale del prodotto



Versione 01.12.2022



INDICE

1. Grazie per volare ADVANCE	1
2. Requisiti di pilotaggio	1
2.1. Consigli generali sulla sicurezza	1
3. Iniziare	2
3.1. Consegna	2
3.2. Impostazioni di base	2
3.3. Sistema di velocità	2
3.4. Imbracature adatte	3
3.5. Fascia di peso	3
4. Caratteristiche di volo	4
4.1. Decollo	4
4.2. Volo normale	5
4.3. Volo di virata	6
4.4. Volo accelerato	6
4.5. Crolli	6
4.6. Discese rapide	7
4.7. Stallo	9
4.8. Sbarco	10
4.9. Volare con un parapendio bagnato (rischio di stallo profondo)	10
4.10. Verricello	11
4.11. Acrobazie	11
4.12. Volo in tandem	11
4.13. Paramotorismo	11
5. Piegatura e imballaggio	11
5.1. Stoccaggio	12
6. Manutenzione	12
6.1. Ispezione con alianti	12
6.2. Sovraccarico	12
6.3. Riparazioni del parapendio	13
6.4. Smaltimento	13
7. Assistenza e Garanzia	14
7.1. Centro Servizi ADVANCE	14
7.2. Supporto (sito web)	14
7.3. Online Account	14
7.4. Garanzia	14



8. Dati tecnici	14
8.1. Dati	15
8.2. Materiali	15
8.3. Certificazione	15
8.4. Aeromobili sportivi leggeri	16
8.5. Panoramica del parapendio	16
8.6. Rialzetti	16
8.7. Pianta della linea	17
8.8. Softlink	17
8.9. Bowline	17
9. Appendice paramotorica	18
9.1. Dati	19
9.2. Ibridi-Risers	19



1. GRAZIE PER VOLARE ADVANCE

Grazie per aver scelto un prodotto di qualità ADVANCE con ingegneria svizzera.

Manuale utente

Questo manuale utente è una parte importante del tuo prodotto. Troverai istruzioni per l'uso e l'uso pratico, oltre a informazioni importanti su sicurezza, cura e manutenzione. Vi invitiamo a leggere attentamente questo documento prima del vostro primo volo. Le istruzioni video possono essere consultate tramite codici QR se disponibili. Tutte le informazioni sono disponibili anche sul nostro sito web www.advance.swiss.

Registrazione Prodotto

Registra il tuo nuovo prodotto ADVANCE online sul tuo account MyADVANCE all'indirizzo www.advance.swiss/garantie non oltre 10 giorni dall'acquisto per una proroga di garanzia o per essere informato tempestivamente via e-mail di aggiornamenti e rilevamenti rilevanti per la sicurezza riguardanti il tuo prodotto. Tutte queste informazioni sono disponibili anche sul nostro sito web www.advance.swiss.

La nostra storia: spirito pionieristico e precisione svizzera

Mettere le nostre idee in aria. È quello che possiamo fare. Per oltre 30 anni, ADVANCE ha mantenuto al centro le esigenze e i desideri dei nostri piloti. Con precisione svizzera perfezioniamo modello dopo modello. La massima qualità e l'affidabilità assoluta sono la nostra massima priorità, sia in volo che nel nostro servizio clienti. Quindi, da pionieri siamo diventati perfezionisti e un fornitore di servizi completi leader a livello mondiale.

Domande e supporto

Puoi sempre contattare il tuo concessionario ADVANCE o il nostro team di supporto, saremo felici di aiutarti. Invia una mail a support@advance.ch

Vi auguriamo molte ore emozionanti e piacevoli nell'aria con il vostro nuovo prodotto! Saluti da parte di Thun, il vostro Team ADVANCE

2. REQUISITI DI PILOTAGGIO

L'EPSILON DS è un certificato EN/LTF B Basic-Intermedio. I piloti di EPSILON avranno già esperienza iniziale nel volo in termica e avranno acquisito uno stile di volo attivo ben praticato. Possono riconoscere l'inizio di un collasso e resistere senza reagire troppo. Per i piloti che soddisfano questi requisiti, voli termici prolungati con l'EPSILON DLS saranno puro piacere per il pilotaggio.

2.1. Consigli generali sulla sicurezza



Volare con un parapendio richiede un addestramento adeguato e una solida conoscenza della materia, oltre a ovviamente la necessaria copertura assicurativa e patente. Un pilota deve essere in grado di valutare correttamente le condizioni meteorologiche prima del decollo. Le sue capacità devono essere adeguate per il vero parapendio. Il pilota di parapendio è inoltre tenuto ad avere un senso di responsabilità verso il mondo naturale, soprattutto per quanto riguarda la conservazione della fauna selvatica e del paesaggio.

Avviso Indossare un casco adeguato, stivali e abbigliamento adatti e portare un paracadute d'emergenza (un 'riserva') sono essenziali. Prima di ogni volo, tutti gli equipaggiamenti devono essere controllati per danni e navigabilità. Deve essere effettuato anche un adeguato controllo pre-decollo.

Avviso Ogni pilota si assume la responsabilità esclusiva di tutti i rischi, inclusi infortuni o morte, durante la partecipazione al parapendio. Né il produttore né il venditore di un parapendio possono garantire o essere ritenuti responsabili della sicurezza del pilota.

3. INIZIARE

3.1. Consegna

Ogni parapendio ADVANCE deve essere pilotato dal concessionario prima della consegna per verificare le impostazioni e la trim corrette. Il venditore inserisce infine la data del primo volo sulla targhetta tipografica fissata a una costola al centro dell'ala. Questa voce conferma che i difetti del prodotto che possono essere attribuiti a difetti di fabbricazione sono coperti dalla garanzia ADVANCE. Registra il tuo nuovo prodotto ADVANCE sul tuo account MyADVANCE entro oltre 10 giorni dall'acquisto per beneficiare della garanzia ADVANCE estesa. Ulteriori informazioni sotto "Garanzia".

3.1.1. Ambito di consegna

La consegna dell'EPSILON DLS include un COMPRESSBAG DLS, un kit di riparazione, una mini-canottina a vento e un libretto «Come iniziare».



3.2. Impostazioni di base

Alla consegna, la configurazione base dell'EPSILON DLS sarà quella di trim che il team di test ADVANCE ha ritenuto migliore. La certificazione è stata ottenuta anche in questa condizione. Qualsiasi modifica o modifica al parapendio, come la modifica della lunghezza delle linee o l'inserimento di riser o quicklink diversi, comporterà la perdita della certificazione della vela.

Avviso Non modificare il tuo aliante – non sarà più certificato.

Regolazione delle tubazioni dei freni

Lascia l'EPSILON DLS nelle impostazioni di fabbrica. Le lunghezze delle linee dei freni sono state regolate per una maneggevolezza ottimale, come stabilito dal nostro team di test. Il libero movimento delle tubazioni dei freni garantisce che il bordo d'uscita rimanga non frenato durante il decollo e in volo completamente accelerato.

Informazioni Consigliamo un nodo a bowline per fissare i manigli.



La planata ottimale tra due termiche richiede una scelta continua della velocità del parapendio in funzione della componente attuale del vento contrario, della qualità attesa della prossima salita e dell'influenza dell'aria che affonda. Il sistema di velocità (acceleratore) EPSILON DLS dispone di un Indicatore di Prestazione di Velocità (SPI) che aiuta il pilota a scegliere la velocità ideale per volare. Tre posizioni sono indicate sul retro dei rialzi posteriori: neutro/0%, 30% e 80%. A seconda dei parametri rilevanti, la posizione SPI scelta può essere impostata con precisione. Le linguette rosse sui rialzi anteriori indicano la posizione selezionata rispetto alle marcature SPI.

Info
rma
zion
i

Grazie alla sua elevata stabilità, l'EPSILON DLS può essere volata accelerata in bassa turbolenza senza problemi.

Ciascuna delle posizioni EPSILON DLS SPI ha un'icona con un valore per il vento contrario, la velocità di salita e di discesa attesa. Queste posizioni indicate sono efficaci solo per uno dei loro tre valori, presi isolatamente – considerati da solo. Questo significa che o il vento contrario, o il tasso di salita atteso, o il tasso di discesa si applica a quella posizione. Il principio SPI si basa sulla semplice (usando vento contrario e sink) e sulla teoria estesa (inclusa la velocità di salita attesa) McCready Speed-To-Fly

Avviso

Anche se l'EPSILON DLS ha un alto grado di stabilità in volo accelerato, dovresti usare solo la barra di velocità con cui ti senti a tuo agio.

Info
rma
zion
i

Anche se volare contro il vento contrario (15–20 km/h) ti dà la sensazione che le tue prestazioni in planata siano gravemente compromesse, tieni presente che un forte affondamento (oltre 2 m/s) ha un effetto negativo relativamente più forte.

Impostazione del sistema di velocità

L'Indicatore di Prestazioni di Velocità (SPI) ti dà un'indicazione della relazione tra l'autonomia dell'acceleratore e la curva polare dell'ala, e indica anche se l'applicazione della barra della velocità/loop è simmetrica. Ti aiuta anche a impostare il sistema di velocità. Imposta la lunghezza delle tue linee di velocità in modo da poter sfruttare tutta la corsa del sistema di velocità.

Avviso

Il sistema di velocità viene regolato correttamente quando puoi utilizzare tutta la corsa disponibile sui riser. Assicurati che le linee di velocità non siano troppo corte, causando così l'ala sempre pre-accelerata!

3.4. Imbracature adatte

Fondamentalmente l'EPSILON DLS può essere pilotato con qualsiasi imbracatura che non abbia

rinforzi rigidi a traverso. Per i test sono state utilizzate le seguenti impostazioni per le cablature:

Peso totale in volo inferiore a 80 kg: distanza moschettoni 40 ± 2 cm, altezza 40 ± 1 cm

Peso totale in volo 80–100 kg: distanza moschettoni 44 ± 2 cm, altezza 42 ± 1 cm

Peso complessivo in volo superiore a 100 kg: distanza moschettoni 48 ± 2 cm, altezza 44 ± 1 cm



Info
rma
zion
i

L'esperienza ha dimostrato la teoria: un'imbracatura aerodinamica può migliorare significativamente le prestazioni di planata.



3.5. Fascia di peso

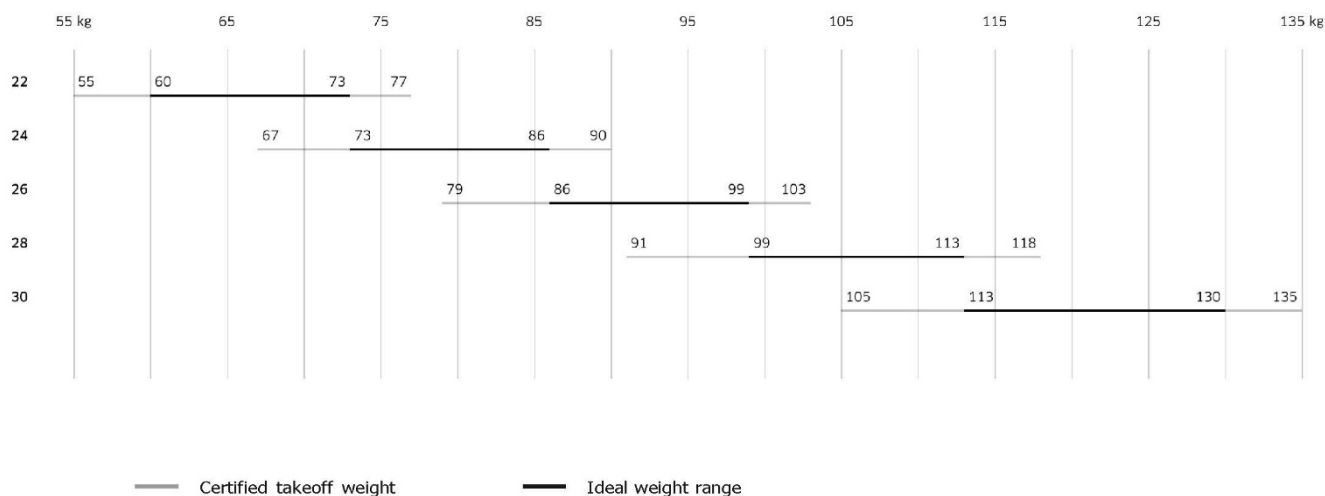
L'EPSILON DLS è disponibile in cinque misure. Le fasce di peso per le diverse dimensioni delle ali sono elencate nella sezione "Dati tecnici". I dati riportati si riferiscono al peso totale al decollo. Questo include il peso corporeo del pilota, inclusi i vestiti, così come il peso di tutto l'equipaggiamento (parapendio, imbracatura, strumenti, ecc. – tutto ciò che può volare).

Fasce di pesi senza soluzione di continuità

L'EPSILON DLS era progettato per fasce di peso Seamless (continue), senza sovrapposizione. Ciò significa che ogni particolare peso in volo appartiene a una sola dimensione di aliante. Queste gamme di peso al decollo EPSILON DLS Ideal offrono il miglior compromesso tra velocità e prestazioni in salita per tutte le condizioni normali, per ogni dimensione di aliante.

Per esigenze speciali, la scelta della dimensione rimane ancora nelle sezioni sovrapposte delle più ampie gamme di peso certificate. Volare al di fuori dei limiti di peso senza soluzione di continuità, in altre parole vicino ai limiti di peso certificati inferiori o superiori, può alterare il comportamento di volo e la maneggevolezza di un parapendio, ma senza compromettere la tua sicurezza. Le prestazioni in planata rimangono le stesse su un intero intervallo di peso, ma le prestazioni in salita sono modificate.

Se l'EPSILON DLS vola fuori dalla sua Gamma di Peso Senza Continuità, nella parte superiore della Gamma di Peso Certificata, il carico alare più elevato aumenterà la sua velocità di trim e produrrà caratteristiche di volo più dinamiche e agili.





Ti consigliamo di effettuare i tuoi primi voli con il nuovo aliante in condizioni tranquille, in una zona di volo familiare. Qualche trazione in un sito facile ti daranno fiducia nelle qualità di maneggevolezza dell'EPSILON DLS, fin dall'inizio.

4.1. Decollo

Il comportamento di decollo EPSILON DLS è molto fluido e semplice sia per decolli in avanti che indietro. La ala si gonfia rapidamente e si solleva progressivamente, senza restare indietro.

Le grandi linee auricolari EPSILON DLS hanno i loro accessori. Il decollo DLS di EPSILON viene effettuato utilizzando tutti i rialzi A. La ala si riempie in modo affidabile dal centro e si solleva in modo eccezionalmente dritto con poco sforzo.

L'EPSILON DS sale eccezionalmente facilmente, quindi è molto importante adattare la tecnica di trazione alle condizioni meteorologiche e alla ripida del pendente. Questo significa:

- In caso di molto vento e/o su terreni ripidi, il DLS EPSILON necessita di poco o quasi nessun tiraggio iniziale (basta farlo salire).
- Con vento zero e/o su terreno pianeggiante sarebbe sensato avere un impulso più ragionevole.

Suggerimento

Prima del decollo, metti la tua ala nella forma giusta. Fallo mentre ordini le linee, tirando i cordini dei freni fino a ottenere la forma curva perfetta.

Informazioni

Puoi anche usare le linee interne A per un decollo EPSILON DLS, ma la maneggevolezza è più semplice usando tutte le A.



4.1.1. Collegare i Risers

Le bretelle del tuo parapendio hanno il "Easy Connect System" compatibile con le imbracature ADVANCE, il che aiuta a collegare le bretelle. Ogni riser ha cuciture colorate che salgono sul retro, rosso per sinistra e blu per il destro, nella direzione del volo. La cucitura colorata rivolta verso il pilota e il riser che corre pulito verso l'alto verso le linee confermano che il riser non è stato collegato con una torsione di 180 gradi.

Il "Easy Connect System" permette anche di agganciarsi con l'ala rivolta verso l'ala, utile per un decollo al contrario con vento forte.

Video tutorial <https://www.youtube.com/embed/rQcNyx2FHTU>

4.1.2. Preparazione al decollo e controlli

Prima di ogni decollo, effettua i seguenti controlli pre-decollo:

1. Imbracatura e casco chiusi, riserva a posto?
2. Linee libere?
3. La vela è aperta?
4. Direzione e forza del vento valutate?
5. Spazio aereo e campo visivo liberi?

Suggerime
nto

Per mettere l'ala nella giusta forma per il decollo fai quanto segue: tira le linee dei freni mentre le sistemi, finché la vela non raggiunge la forma perfetta a banana.

Avviso

Prima di ogni volo, verifica che la maniglia di riserva sia nella posizione prevista e che i cavi di bloccaggio gialli della maniglia di riserva siano correttamente riposti.

4.1.3. Decollo con vento leggero (decollo in avanti)

L'EPSILON DLS ha bisogno solo di un impulso di trazione moderato anche con vento leggero. Non è necessario fare un passo indietro e 'correre contro le linee'. Guida il parapendio verso l'alto inclinandosi in avanti in modo pronunciato, ma senza troppo tirare le rialde A, finché la tenda non è sopra la testa. Durante la fase di pull-up qualsiasi correzione direzionale dovrebbe essere effettuata solo muovendosi decisamente sotto l'ala, senza usare i freni. Dopo eventuali correzioni necessarie e un controllo visivo soddisfacente, pochi passi determinati con una buona inclinazione in avanti permetteranno il decollo, anche con poco vento. Una frenata attenta può accorciare la corsa di decollo.

4.1.4. Decollo con vento più forte (decollo inverso)

Il decollo inverso è principalmente consigliato per venti più forti. Durante la trazione dovresti camminare verso il DLS EPSILON se necessario per controllare il tasso di salita. Tornare indietro e partire con l'EPSILON DLS si rivelerà così facile.

Suggerime
nto

Giocare con l'aliante su terreno pianeggiante con un po' di vento dà una buona sensazione all'ala. Puoi conoscere molto bene le caratteristiche dell'EPSILON DLS e provare decolli, stalli, tendenza in avanti e crolli – restando al sicuro a terra. Il team di test ADVANCE ha un motto: un'ora di addestramento a terra vale 10 voli in alto. Ma tieni presente che l'allenamento a terra fa usurare l'ala.

4.2. Volo normale

In aria calma la miglior planata dell'EPSILON DLS si ottiene con freni completamente rilasciati. Una frenata leggera porta il parapendio alla sua condizione minima di affondamento. Quando si vola contro vento contrario, attraverso aria in discesa o passando alla successiva temperatura, le prestazioni di planata migliorano nettamente grazie all'uso appropriato del sistema di velocità. Vedi anche la sezione "Sistema di velocità".

Nonostante l'elevata stabilità dell'ala, si raccomanda uno stile di volo attivo – i crolli possono essere quasi completamente evitati. Questo significa tenere leggermente frenata il parapendio proprio sopra di te; in altre parole, contrastare le perturbazioni del rollio e del beccheggio.

- Quando l'angolo di attacco aumenta (ad esempio se l'ala si sposta all'indietro entrando in una termica) le linee dei freni dovrebbero essere rilasciate brevemente completamente, finché l'aliante non torna alla posizione sopraelevata.
- Quando l'angolo d'attacco si riduce (ad esempio il parapendio spara in avanti), l'ala dovrebbe essere frenata brevemente e con forza.

Fai attenzione a non scendere sotto la velocità minima e non reagire in modo eccessivo con i freni.

4.3. Volo di virata

L'EPSILON DS ha corsa dei freni corta e precisa durante la sterzata. Risponde in modo molto diretto e progressivo all'aumento degli input di sterzo, non appena il libero movimento nei tubi dei freni è stato preso. Lo spostamento attivo del peso aiuta efficacemente la sterzata. L'angolo di inclinazione può sempre essere aumentato, stabilizzato o ridotto dal carico della linea del freno.

L'EPSILON DS è un compagno molto piacevole per le termiche. Non devi correggere per movimenti dei freni grandi, e questo migliora significativamente il tuo comportamento di salita e quindi la tua prestazione. Quando si fa la termica, si sceglie l'angolo desiderato di inclinazione e il raggio corrispondente, e cerca di lasciare che l'aliante giri stabilmente a questo assetto. Il freno esterno dovrebbe essere utilizzato per stabilizzare la punta dell'ala e, in particolare, controllare la velocità di sterzata.

Qualsiasi cosa più forte rallenterà la punta dell'ala e perderà le buone qualità di sterzata del parapendio.

Avviso Per mantenere una buona manovrabilità assicurati di volare il tuo DLS EPSILON con sufficiente velocità mentre inverti la termica – senza troppi freni esterni.

Informazioni Se una linea del freno si rompe, il DLS EPSILON può essere guidato con un uso attento dei C-Risers.

4.4. Volo accelerato

L'EPSILON DS rimane estremamente stabile anche in volo accelerato. Tuttavia, i parapendii operano a un angolo d'attacco più basso mentre volano a velocità più elevate, e il grado di stabilità è generalmente ridotto. Le forze aerodinamiche più elevate coinvolte a velocità più elevate significano che un crollo può essere più dinamico (vedi anche la sezione "Crolli").

Quando si incontrano forti turbolenze mentre si vola in accelerazione, si rilascia completamente la barra di velocità prima di applicare il freno stabilizzatore necessario. L'elevato grado di stabilità strutturale dell'EPSILON DLS permette di volare in aria normalmente turbolenta mentre è accelerato. Dovrebbe essere utilizzata una barra di velocità attiva per regolare l'angolo d'attacco in queste condizioni, invece del freno. Le perturbazioni dell'assetto di beccheggio possono essere minime in questo modo e mantenere prestazioni ottimali di planata. Vedi anche la sezione "Sistema di velocità".

Quando l'angolo di attacco aumenta (ad esempio l'ala si inclina indietro entrando in portanza), premere brevemente la barra di velocità più forte; quando l'angolo d'attacco diminuisce (ad esempio l'ala si inclina in avanti), rilascia la barra di velocità.



Avviso

Anche se l'EPSILON DLS è molto stabile in volo accelerato, dovresti usare solo la barra di velocità che ti soddisfa!

Suggerimento

Assicurati che il freno non venga applicato contemporaneamente alla barra di velocità, altrimenti ti troverai nella peggior situazione di planata possibile, senza ottenere alcun vantaggio.

Suggerimento

Scegli sempre una velocità adatta per la miglior planata, tenendo conto del vento contrario reale, della velocità di discesa (aria in discesa) e della prossima salita prevista.



4.5. Crolli

4.5.1. Collasso asimmetrico

Con una tecnica di volo attiva in condizioni normali, i crolli possono essere quasi completamente prevenuti. L'ala fornisce un feedback molto preciso alla vela e permette di percepire un collasso imminente fin dall'inizio, aiutando così la reazione tempestiva del pilota. In caso di collasso, l'ala si piegherà in modo prevedibile e progressivo dalla punta dell'ala verso il centro.

Se invece il parapendio subisce un crollo asimmetrico alla velocità di trim, risponderà a crolli del 50% o più con una leggera tendenza a virare, permettendo di mantenere facilmente la rotta con un leggero controsterzo. Normalmente, l'ala si riapre senza intervento del pilota. Con un collasso asimmetrico in volo accelerato, l'ala reagirà in modo più impulsivo a causa delle forze più elevate associate a una maggiore velocità dell'aria. Il comportamento di virata causato da un crollo a piena velocità è più dinamico, ma può essere ben controllato.

Se un crollo si riapre lentamente, una trazione profonda ma veloce del freno lato chiuso aiuterà. È importante rilasciare completamente il freno per permettere al parapendio di mantenere la velocità di volo. Fai attenzione al freno aperto e applica solo quello che basta per mantenerla dritta – così da non stallare l'ala.

Le ali mal volate possono far ripiegarsi l'estremità dell'ala verso l'interno dal lato, impigliandola nelle linee e creando una cravatta. A causa dell'elevata resistenza che producono, le cravatte possono portare a una forte rotazione (spirale). Ferma un aumento della velocità di rotazione con la sola quantità necessaria di freno esterno. Poi apri la punta alare cravata tirando la linea stabilio arancione. Liberare una cravatta può anche essere fatto più rapidamente tramite 'pompaggio'. Il freno appropriato deve essere applicato al 75% di corsa del freno entro un massimo di due secondi, e poi rilasciato immediatamente.

Avviso

Se vuoi provocare un crollo accelerato durante l'addestramento alla sicurezza, ti consigliamo di avvicinarti lentamente – iniziando con tentativi non accelerati e poi parzialmente accelerati.

4.5.2. Crollo simmetrico (collasso frontale)

Dopo un crollo spontaneo o provocato da un A-riser, il flusso d'aria si stacca dal profilo e l'ala si inclina all'indietro. Il pilota torna sotto dopo un breve ritardo. Aspetta, senza premere il freno, finché l'ala non è di nuovo sopra di te e torna al volo normale. Dopo un grande crollo la riapertura può essere ritardata, ma non incoraggiare forzatamente la riapertura usando freni eccessivi, a causa del rischio di uno stallo completo.

Avviso

Quando si simula un collasso frontale è fondamentale che TUTTI i montanti A (inclusi i risali a A sospesi separati) siano afferrati e tirati verso il basso insieme.

Avviso

Dopo un collasso frontale molto impulsivo in configurazione accelerata (ad esempio durante l'addestramento SIV) può accadere che la parte anteriore della tenda non si apra da sola.

Aiuta l'ala ad aprirsi con un breve impulso frenante tirando i freni al 75% entro un secondo, rilasciandoli immediatamente e completamente, poi preparati a controllare la spinta in avanti.

4.6. Discese rapide

Per modi rapidi ed efficienti di scendere il team di test ADVANCE consiglia le orecchie grandi (con o senza barra di speed) o la spirale – la scelta dipende dalla situazione.

Suggerimento

Le discese rapide dovrebbero essere praticate ogni tanto in condizioni tranquille – così non diventeranno emergenze quando ne hai bisogno.



4.6.1. Collasso simmetrico delle punte alari (orecchie grandi)

Le grandi orecchie nell'EPSILON DLS hanno le loro linee dedicate. Per applicare, tira rapidamente le linee esterne verso il basso nello stesso momento. Le punte alari si piegano e possono essere facilmente tenute in questa posizione. La velocità di svuotamento può essere aumentata utilizzando il sistema di velocità mentre vengono applicate grandi orecchie. A seconda della situazione, l'aliante può essere sterzato tramite lo spostamento del peso. Per riaprire, rilascia entrambe le linee A contemporaneamente. L'apertura può essere accelerata con una leggera pompa (tirata) sul freno. Se le punte alari non si aprono da sole, un impulso frenante le aiuterà.

Informazioni

"Big ears" è anche possibile usando due linee (per lato) con l'EPSILON DLS. Qui è importante che anche il parapendio debba essere accelerato e che il bordo di fuga non debba frenare!

Avviso

Non volare a spirale o cambi bruschi di direzione con orecchie grandi applicate; L'aumento del carico dovuto a meno linee può danneggiare la struttura.

Avviso

Tieni presente che volare con le orecchie grandi avvicina lo stallo. Fai attenzione alle tubature del freno quando si usano orecchie grandi e non usare questo metodo di discesa se l'ala è bagnata. Vedi anche la sezione "Volare con un parapendio bagnato"

Suggerimento

Se vuoi perdere altezza il più rapidamente possibile e allontanarti da un'area problematica allo stesso tempo, ti consigliamo quanto segue: applica le orecchie grandi e usa quanta più barra di velocità lo permettono le condizioni.

4.6.2. Spirale

Per il modo più confortevole raccomandiamo una posizione seduta neutra senza spostamento attivo del peso, e una distanza a distanza del moschettone largo alle spalle (circa 45 cm).

Entra nella spirale tirando progressivamente un freno. La testa e il campo visivo dovrebbero essere diretti nella direzione di svolta. Man mano che aumenta l'angolo di inclinazione, aumentano anche la velocità di virata, la velocità dell'aria e la forza centrifuga, il che fa sentire il pilota più pesante.

Il comportamento del parapendio a spirale può essere suddiviso in due fasi: all'inizio il parapendio effettua una virata normale che si stringe progressivamente, aumentando l'angolo di inclinazione. Nella seconda fase il parapendio attiva la modalità a spirale. Ciò significa che l'ala si abbassa in avanti e assume una traiettoria di volo più verticale. Durante questa fase della manovra cerca di mantenere una posizione neutra seduta e lascia andare alla forza centrifuga: il tuo corpo verrà tirato all'esterno della curva.

Per recuperare mantieni la posizione neutra e rilascia progressivamente il freno interno. Il tuo peso corporeo sarà in parte inclinato verso l'esterno. Uscendo da una picchiata a spirale ad alte velocità verticali e di rotazione, è essenziale un po' di assistenza con la frenata esterna. Un rilascio attento del freno interno impedirà all'ala di recuperare troppo rapidamente, inclinandosi troppo all'indietro prima di tuffarsi in avanti se la curva si ferma con troppa velocità residua. Assicurati di iniziare il recupero con molta altezza sopra il suolo. In generale, dovresti concedere lo stesso tempo per recuperare che ci è voluto per entrare nella manovra, ma ricorda che la velocità verticale sarà maggiore e si userà molta più altezza!

- Avviso** L'EPSILON DLS esce da solo da una picchiata a spirale solo se il pilota è in posizione neutra seduta. Da una spirale ripida con un alto tasso di discesa – oltre 14 m/s – il recupero richiede un freno esterno attivo con lo spostamento del peso verso l'esterno contemporaneamente.
- Avviso** Lo spostamento del peso all'interno della curva comporta un'accelerazione aumentata e una rotazione stabile continua. In questo caso, è necessario un controfreno attivo con trasferimento simultaneo di peso all'esterno della curva per terminare la manovra (spingere il corpo verso l'esterno).
- Avviso** L'EPSILON DLS è approvato per imbracature nel gruppo GH (senza rigide controverse). Le imbracature nel gruppo GX (con rinforzi incrociati) o quelle con punti di sospensione molto bassi (moschettini) possono modificare drasticamente le caratteristiche di volo in una spirale.
- Avviso** Non effettuare picchiate a spirale o cambi di direzione aggressivi con orecchie grandi applicate: il carico alare elevato portato da meno linee può danneggiare il delta.
- Avviso** Dopo essersi ripreso da una picchiata a spirale, potrebbe essere che il pilota voli nella turbolenza che ha causato da lui. Vola attivamente per evitare un crollo.

4.6.3. B-Stallo

L'intera struttura del parapendio e la sua forma di profilo sarebbero fortemente appesantite da un B-stall. Consigliamo di non effettuare regolarmente B-stall. Se voli in un B-stall, il recupero richiede che le linee B vengano completamente rilasciate senza esitazione, così che il volo normale riprenda entro 2 secondi. Lo stallo B è difficile per i piloti leggeri a causa dell'elevata forza richiesta.

4.7. Stallo

4.7.1. Stallo unilaterale (spin)

Quando si gira strettamente in termico, l'EPSILON DLS indica chiaramente, aumentando fortemente il carico frenante, il rischio di stallo. Tuttavia, se un'ala si spende sentirai una netta riduzione del carico frenante all'interno della curva. Se ciò accade, devi immediatamente rilasciare entrambe le linee dei freni, così che il DLS EPSILON possa tornare al volo normale da solo.

Se un'ala si stalla completamente, il parapendio entra in una rotazione in rotazione negativa. L'EPSILON DLS reagirà dinamicamente, ma sarà comunque gestibile dal pilota meno esperto. Tuttavia – a seconda della situazione da cui il parapendio può volare di nuovo – la reazione può essere piuttosto vigorosa (sparando in avanti con un rischio aumentato di crollo). La vela può essere bloccata mentre si sposta in avanti grazie a una frenata ben calibrata. Il volo normale può quindi riprendere senza ulteriori crolli.

Suggerime
nto

Fondamentalmente, in tutte le situazioni di volo fuori controllo, ma soprattutto nell'inizio di uno stallo a senso unico, dovresti immediatamente rilasciare entrambi i freni completamente – mani in alto!

4.7.2. Stallo complete

Sebbene l'EPSILON DLS risponda precocemente all'input dei freni, ha una corsa dei freni molto lunga e un carico frenante molto elevato nel punto di stallo. Questo significa un ampio margine di sicurezza per il pilota.

L'ingresso in uno stallo completo avviene tirando progressivamente e simmetricamente verso il basso entrambe le linee del freno. La velocità in avanti si riduce. Il flusso d'aria e il rumore del vento si riducono.

Dopo aver raggiunto la velocità minima, il parapendio entra prima in una breve fase di stallo paracadutale. Poi un ulteriore freno causerà una rottura completa del flusso d'aria e l'ala cadrà all'indietro in stallo totale. L'EPSILON DS ha un forte desiderio di volare di nuovo, ma è facile da trattenere in stallo. Si consiglia una mezza avvolgimento dei freni per volare a stalli completi.

Per recuperare, la ala deve essere pre-gonfiata. Per farlo, i freni dovrebbero inizialmente essere rilasciati lentamente e simmetricamente, e completamente rilasciati solo quando la pre-inflazione è completa. L'EPSILON DLS poi vola via relativamente pulito, senza sparare troppo in avanti.

Suggerimento

Come principio di base, dovresti rilasciare immediatamente e completamente entrambi i freni in tutte le situazioni di discontrollo, poi essere pronti a controllare con attenzione il sovratensione risultante.

4.7.3. Stallo profondo

Non si può stabilire lo stallo stabile del paracadutismo, sia che sia stato tentato con freno o B-stall.

In caso di pioggia, o se la ala è bagnata, l'EPSILON DLS, come tutti i parapendii, è più vulnerabile allo stallo del paracadutismo. Se il parapendio bagnato dovesse andare in stallo paracadutale, dovresti recuperare solo accelerando usando la barra della velocità. Vedi anche la sezione "Volare con un parapendio bagnato".

4.8. Atterraggio

Crea sempre un circuito di atterraggio adeguato con un avvicinamento finale chiaramente definito. Man mano che il suolo si avvicina, aumenta progressivamente il freno per livellare la traiettoria di volo, prima di applicare il freno completo per fermare completamente la velocità in avanti.

Avviso

Le ripide inversioni di virata portano a forti oscillazioni del pilota e non dovrebbero essere eseguite vicino al suolo.

Avviso

La frenata ridurrà la velocità e aumenterà la velocità di sfondamento, ma sicuramente limiterà seriamente la tua capacità di manovra.

Avviso

Scendere sotto la velocità minima porta allo stallo: questo va indubbiamente evitato durante l'atterraggio dall'alto e durante l'avvicinamento finale.

Informazioni

Non lasciare mai che il tuo aliante cada a terra sul bordo d'attacco. La sovrappressione causata all'interno dell'ala può strappare le pareti cellulari e danneggiare il bordo d'attacco.

Informazioni

Dopo essere atterrati in acqua, la ala può riempirsi rapidamente e diventare molto pesante. La ala dovrebbe essere sollevata fuori dall'acqua dal bordo posteriore, dando così alla possibilità di esaurirsi. Altrimenti potrebbe strapparsi sotto questo carico pesante e inabitato.

4.9. Volare con un parapendio bagnato (rischio di stallo profondo)

Volare con un aliante bagnato crea il rischio di stallo profondo. Il blocco profondo è spesso il risultato di una combinazione di fattori. Il peso della tenda bagnata aumenta, e questo peso aumentato aumenta l'angolo d'attacco, il che avvicina sempre l'aliante al limite di stallo profondo. Inoltre, le gocce d'acqua sulla superficie superiore hanno un effetto dannoso sul flusso laminare dello strato limite vicino al bordo d'attacco, che riduce nettamente il coefficiente massimo di sollevamento. Se anche il parapendio bagnato è volato al suo limite di peso inferiore, c'è un ulteriore piccolo effetto nell'aumentare l'angolo d'attacco, oltre a una velocità inferiore dovuta al carico alare ridotto.

Per evitare il rischio di stallo profondo con un aliante bagnato, l'ala deve essere frenata il meno possibile e le orecchie grandi non dovrebbero essere utilizzate. Come ulteriore misura preventiva, applica una barra di velocità moderata (25–40%). Queste azioni hanno un piccolo effetto nel ridurre l'angolo d'attacco. Se il parapendio bagnato entra in stallo profondo, dovresti recuperare usando solo la barra della velocità. Vedi anche la sezione "Stallo profondo".

4.10. Verricello

L'EPSILON DLS è adatto al lancio con verricello. Quando si decolla in condizioni senza vento, assicurarsi che il parapendio sia disposto in forma ad arco o a cuneo (per evitare il rischio di rosetting del planante).

Il lancio con verricello è permesso solo se:

- Il pilota ha completato un corso di addestramento al traino (solo Germania/DHV).
- Il sistema di verricello è certificato per l'uso con parapendini.
- L'operatore del verricello è stato completamente addestrato al verricello con parapendio.

4.11. Acrobazie

Durante lo sviluppo dell'EPSILON DLS, l'attenzione era posta sulle buone caratteristiche per il volo termico e su una maneggevolezza facile e sicura.

Assumendo adeguata capacità di pilota e tecnica corretta, l'EPSILON DLS si presta bene a manovre come wingover, SAT, elicotteri e spirali asimmetriche. L'ala è stata testata con il consueto fattore di carico 8G, ma non è particolarmente rinforzata per l'acro di elevata forza G.

Tieni presente che le manovre dinamiche impongono un carico maggiore sulla struttura e possono accorciare la vita dell'aliante. Questo significa che un controllo regolare del parapendio è essenziale per la tua sicurezza. Inoltre, saranno rispettati i requisiti particolari del tuo paese.

4.12. Volo in tandem

L'EPSILON DS non è certificato per il volo in tandem.

4.13. Paramotorismo

L'EPSILON DLS è certificato per il paramotore.

5. PIEGATURA E IMBALLAGGIO

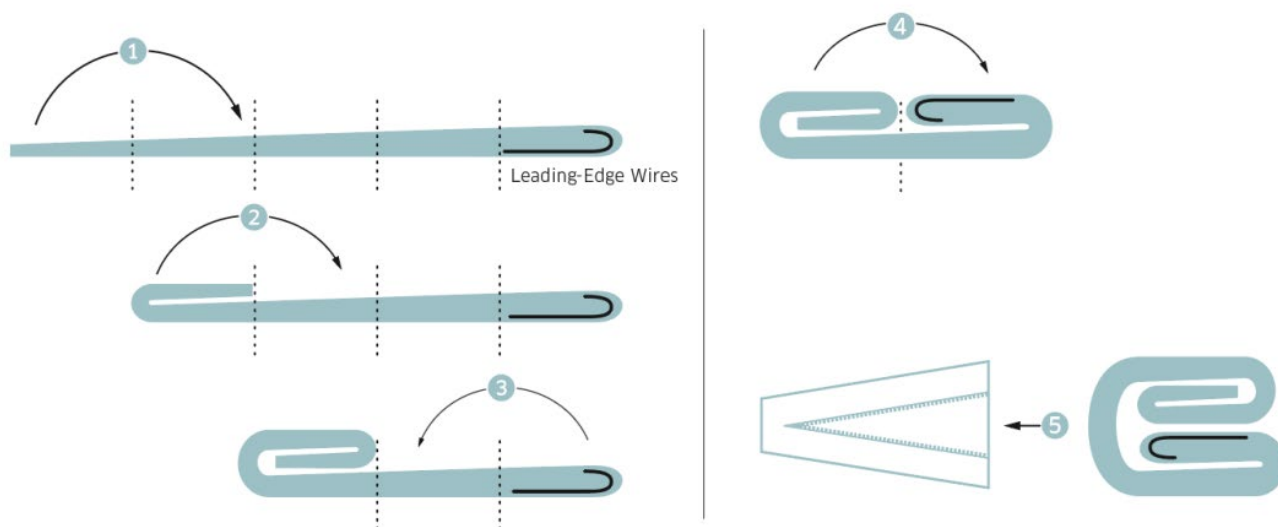
Imballaggio corretto

Raccogli l'ala dal centro e piegala alla larghezza del sacco di compressa. Quando si piega, si appoggia il profilo delle ali muso contro muso, in modo che le aste di plastica siano il più piatte possibile l'una sull'altra, tutte alla stessa



altezza. Cambia regolarmente la linea centrale pieghevole in modo che il pannello centrale (Logo) non contenga sempre la piegatura.

Suggerimento Conserva sempre l'ala in un luogo asciutto e buio.



Piegamento con il Tubebag

Imballare in un sacchetto Tubebag è buono per l'ala ed è facile da fare. Evita scivolamenti indesiderati sul terreno.

Inoltre, lo spazio di conservazione della forma in un Tubebag favorisce una lunga durata del planante.

Appoggia l'ala, che si è trasformata come dopo l'atterraggio, sul Tubebag diffuso. Poi estendi la corda centrale verso la lunghezza. Sistemate le cime e riporre le ricette sulle loro linguette. Ora raccogli le celle del bordo d'attacco come descritto in "Generale" sopra, tranne che tutte le celle costituiscono un unico mucchio – nessuna piega secondaria al centro. Poi fissa la tracolla superiore del Tubebag sopra le lamine raccolte sul bordo d'attacco in modo che le tenga ben unite. Segui lo stesso processo di base sul bordo d'uscita. Tira dritta la cella centrale, poi appiattisci e raccogli le celle periferiche come già descritto sopra. Fallo con attenzione senza disturbare la posizione del bordo d'attacco. Infine chiudi e piega il Tubebag.

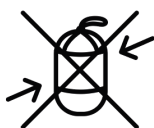
5.1. Stoccaggio



DON'T STORE
WET



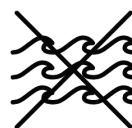
DON'T LEAVE IT
UNNECESSARILY
IN THE SUN



DON'T STORE
COMPRESSED



DO NOT USE
SOLVENTS FOR
CLEANING



AVOID
SEAWATER



AIR PERIODICALLY
OR STORE OPEN

La luce ultravioletta, il calore, l'umidità, l'acqua di mare, gli agenti detergenti aggressivi, lo stoccaggio inadeguato e l'abuso fisico (trascinare sul terreno) accelerano il processo di invecchiamento.

La vita di un parapendio può essere significativamente prolungata seguendo i seguenti consigli:

- Lascia asciugare un alianti umido o bagnato lasciandolo completamente scarico a temperatura ambiente, o all'esterno all'ombra.
- Se il parapendio si bagna con acqua salata, sciacqualo accuratamente con acqua fresca.
- Pulisci il para solo con acqua fresca, e un po' di sapone neutro se necessario. Non usare solventi in nessun caso.
- Rimuovi regolarmente sabbia, foglie, pietre e neve dalle celle. Aperture con chiusura in Velcro sono previste alle estremità delle ali per questo scopo.
- Se l'alianti è stato sottoposto a un aumento dello stress (come un atterraggio su un albero), fallo esaminare da un esperto.



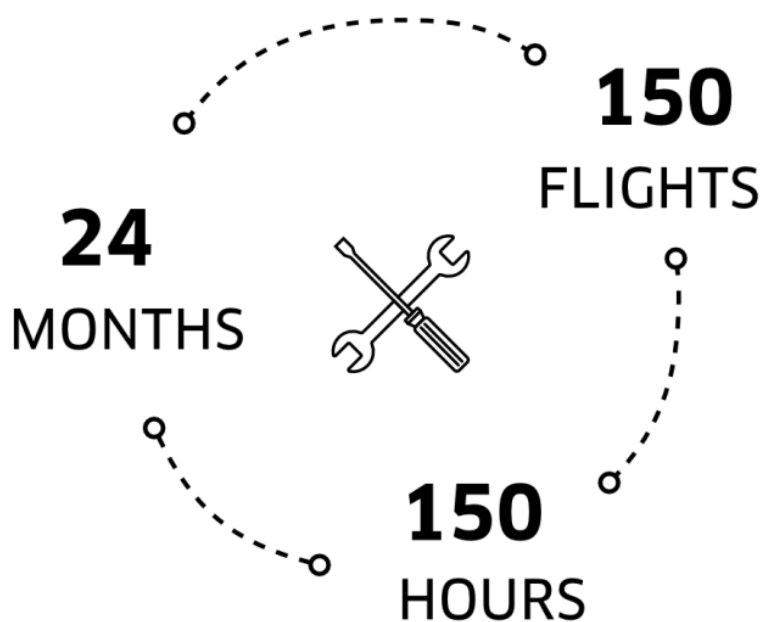
- Non trascinare l'aliante sul terreno.
- Non lasciare il parapendio inutilmente al sole prima e dopo il volo (UV).
- Non sottoporre il parapendio compatto a fluttuazioni eccessive di temperatura e assicurati di garantire una corretta circolazione dell'aria per prevenire la formazione di condensa.
- Durante l'atterraggio, assicurati che la vela non cada sul bordo d'attacco.

6. MANUTENZIONE

6.1. Ispezione della vela

Il tuo DLS EPSILON deve essere controllato ogni 24 mesi, 150 ore di volo o 150 voli, a seconda di quale cosa avvenga prima. Il controllo dovrebbe essere effettuato da un centro di controllo autorizzato –ADVANCE, secondo le linee guida raccomandate.

Durante un'ispezione periodica del parapendio, le condizioni di tutti i materiali vengono valutate con la massima attenzione secondo rigorose linee guida. Al termine dell'ispezione, le condizioni generali del parapendio vengono valutate e registrate in un rapporto di prova. Se queste linee guida non vengono rispettate, la garanzia ADVANCE estesa diventa nulla e non considerata nulla.



6.2. Sovraccarico

Quando si utilizza il prodotto c'è sempre il rischio di sovraccarico imprevedibile in volo, ad esempio causato dal volo o un'inaspettata chiusura nell'aria. In rari casi il prodotto potrebbe subire danni. Questo è particolarmente deludente nel fatto che, di solito, né il produttore né il pilota possono essere ritenuti responsabili. I prodotti leggeri tendono a essere più suscettibili a danni dovuti a sovrastress.

Informazio
ni

In caso di danni, contatta il tuo concessionario e loro ci contatteranno. Ci impegniamo a essere accomodanti in tali casi e a lavorare insieme per trovare la soluzione migliore possibile. Questo è individuale e dipende dalla valutazione di ciascun caso.

6.3. Riparazioni del parapendio

15 / 20

Riparazioni in generale

Un parapendio è una superficie portante di costruzione complessa. Cuciture e linee sono state realizzate con grande precisione. In generale, quindi, una persona non autorizzata non dovrebbe effettuare riparazioni di parapendio. Solo il produttore o un'organizzazione di assistenza autorizzata dovrebbe sostituire i componenti con parti identiche o rimontare celle complete.

Le piccole riparazioni diventano eccezioni a questo principio. Esempi potrebbero essere la riparazione di piccoli strappi o fori con materiale Ripstop autoadesivo, o la sostituzione di linee. In ogni caso di riparazione o cambio di linea, il parapendio deve essere trainato a terra prima del volo successivo e controllato visivamente.

Il tuo parapendio viene consegnato con un kit di riparazione contenente Ripstop autoadesivo. Altri componenti, come linee, quicklink, softlink o riser, possono essere ottenuti dal tuo rivenditore ADVANCE, da un Centro Assistenza ADVANCE o direttamente da ADVANCE. Gli indirizzi sono su www.advance.swiss.

Riparazioni della tenda

Strappi fino a 3 cm di lunghezza e fori molto piccoli che non raggiungono una giuntura possono essere rattoppati con il Ripstop autoadesivo del tuo kit di riparazione. Assicurati che la toppa sia tagliata a forma rotonda o ovale, e abbastanza grande da sovrapporre generosamente i danni. Il pezzo simile di Ripstop appiccicoso all'interno della riparazione dovrebbe essere di dimensioni diverse.

Riparazioni della linea

Una linea danneggiata deve essere sostituita, senza eccezioni. L'opzione più semplice è rivolgersi a un Centro Assistenza ADVANCE o al tuo concessionario ADVANCE. In alternativa puoi ordinare la linea di ricambio specifica direttamente da ADVANCE o da un rivenditore ADVANCE e montarla tu stesso. Tutti gli indirizzi sono su: www.advance.swiss. Sotto "Servizio" su www.advance.swiss ci sono istruzioni dettagliate per identificare la lenza in modo da poterla ordinare e poi montarla correttamente sull'ala.

Cosa fare se il bordo d'attacco si danneggia?

Se un filo sul bordo d'attacco si rompe o la sua giuntura si strappa, il parapendio deve essere portato a un centro di controllo ADVANCE dove il filo può essere sostituito o ricacito. Per garantire una lunga durata è importante che l'ala non possa cadere sul bordo d'attacco dopo l'atterraggio, altrimenti il tessuto potrebbe danneggiarsi a causa dell'abrasione. Ma principalmente c'è il rischio, come in tutti i parapendii, che le trappolate possano strapparsi.

6.4. Smaltimento

La protezione ambientale svolge un ruolo importante nella selezione dei materiali e nella produzione di un prodotto ADVANCE. Utilizziamo solo materiali e tessuti non tossici sottoposti a valutazioni continue di qualità e impatto ambientale. Quando la tua attrezzatura raggiunge la fine della sua vita utile, ti preghiamo di rimuovere tutte le parti metalliche (riciclaggio) e di smaltire le cinghie e i materiali nelle strutture designate.

7. ASSISTENZA & GARANZIA

7.1. Centro Servizi ADVANCE

ADVANCE gestisce due centri di assistenza aziendali che effettuano controlli e riparazioni di ogni tipo. I laboratori con sede in Svizzera e Francia sono operazioni di manutenzione ufficiali, con molti anni di esperienza e una profonda competenza specifica per i prodotti. La rete mondiale di servizi ADVANCE include altri centri di assistenza autorizzati che forniscono gli stessi servizi. Tutte le strutture di servizio utilizzano esclusivamente materiali originali ADVANCE. È possibile trovare tutte le informazioni su controlli e riparazioni e sugli indirizzi pertinenti su www.advance.swiss.

7.2. Supporto (sito web)

Su www.advance.swiss troverai informazioni dettagliate su ADVANCE e sui nostri prodotti, oltre ai dettagli di contatto per qualsiasi domanda tu possa avere.

Hai anche la possibilità di registrare il tuo prodotto online fino a 10 giorni dall'acquisto per godere di tutti i vantaggi della garanzia ADVANCE. Puoi anche:

- Tieniti aggiornato sulle nuove scoperte relative alla sicurezza riguardo ai prodotti ADVANCE.
- Scarica un modulo di richiesta per l'assegno su ADVANCE in formato PDF per poter inviare il tuo prodotto.
- Per trovare una risposta a una domanda scottante sotto le FAQ (domande frequenti).
- Abbonati alla newsletter ADVANCE per ricevere aggiornamenti regolari via e-mail su nuovi prodotti e servizi.

7.3. Online Account

Crea un account MyADVANCE su www.advance.swiss/garantie e registra il tuo prodotto direttamente online dopo l'acquisto.

Nell'account MyADVANCE troverai tutti i documenti del tuo prodotto in formato PDF, ad esempio il manuale, aggiornamenti di sicurezza e molto altro. Puoi anche visualizzare i pezzi di ricambio per il tuo prodotto e fare richieste di supporto direttamente.

7.4. Garanzia

Come parte della garanzia ADVANCE, ci impegniamo a correggere eventuali difetti nei nostri prodotti attribuibili a difetti di fabbricazione. Per poter presentare una richiesta di garanzia, ADVANCE deve essere notificata immediatamente alla scoperta di un difetto e il prodotto difettoso inviato per l'ispezione. Il produttore deciderà quindi come correggere un possibile guasto di fabbricazione (riparazione, sostituzione di parti o sostituzione del prodotto). Fondamentalmente, si applicano gli obblighi legali di garanzia del tuo paese. Se registri gratuitamente il tuo prodotto sul nostro sito entro 10 giorni dall'acquisto, ricevi una garanzia estesa di 12 mesi oltre il periodo di garanzia legale del tuo paese!

Gli intervalli di garanzia e assistenza iniziano dalla data del primo volo dell'aliante, annotata sulla targa identificativa. Se non è evidente una data, la data applicabile è quella in cui il parapendio è stato trasferito da ADVANCE al concessionario ADVANCE. La garanzia ADVANCE non copre nessun altro reclamo. Richieste relative a danni derivanti da uso negligente o scorretto del prodotto (ad esempio manutenzione inadeguata, conservazione inadeguata, sovraccarico, esposizione a temperature estreme, ecc.) sono espressamente esclusi. Lo stesso vale per i danni attribuibili a un incidente o a un'usura normale.



8. DATI TECNICI

8.1. Dati

EPSILON DLS		22	24	26	28	30
Superficie piana	m2	22	23.7	25.7	27.6	29.6
Superficie proiettata	m2	18.5	20	21.7	23.3	24.9
Peso certificato al decollo	kg	55-77	67-90	79-103	91-118	105-135
Fascia di peso ideale	kg	60-73	73-86	86-99	99-113	113-130
Peso del parapendio	kg	3.65	3.85	4.10	4.35	4.60
Peso del parapendio con risetti leggeri	kg	3.45	3.65	3.90	4.15	4.40
Rotazione	m	10.63	11.05	11.50	11.92	12.34
Campata prevista	m	8.23	8.56	8.91	9.23	9.56
Rapporto d'aspetto		5.14	5.14	5.14	5.14	5.14
Rapporto d'aspetto proiettato		3.67	3.67	3.67	3.67	3.67
Accordo di max.	m	2.59	2.70	2.81	2.91	3.01
Numero di celle		47	47	47	47	47
Certificazione		EN/LTF B EN/LTF B EN/LTF B EN/LTF B EN/LTF B				

8.2. Materiali

Rivediamo e testiamo continuamente la varietà di materiali disponibili. Come tutti i prodotti ADVANCE, l'EPSILON DLS è stato progettato e prodotto secondo le ultime scoperte e processi. Abbiamo scelto i materiali con molta cura e tenendo conto dei requisiti di qualità più rigorosi.

Materiali

Bordo d'attacco	Skytex 38 universale, 39 g/m2
Superficie superiore	Skytex 38 universale, 39 g/m2
Superficie inferiore	Skytex 27 classic 2, 29 g/m2
Striscia di design	Skytex 32 universale, 32 g/m2
Profili	Skytex 40 arrivo duro, 40 g/m2, x 32 finale duro, 33 g/m2
profili non sospesi	Skytex 40 finitura dura, 40 g/m2, x 32 finale duro, 33 g/m2
diagonali	Skytex 40 finitura dura, 40 g/m2, x 32 finitura dura, 33 g/m2
Linee principali	PPSLs 260, 200, 125
Linee della galera	A-8001-190, -130, -090, -070, -050
Linee dei freni	A-8001-090, -070, -050
Linee di sterzata	A-8001-190, A-7850-240
Rialzi	PES/Technora 12mm
Collegamenti rapidi	MR Delta 3.5mm / S12

8.3. Certificazione

L'EPSILON DLS ha la certificazione EN/LTF B. I rapporti dei test possono essere scaricati da www.advance.swiss.

Le certificazioni possono fornire solo informazioni limitate sul comportamento di volo di un parapendio in aria termicamente attiva e turbolenta. La valutazione della certificazione si basa principalmente su manovre di volo estreme indotte in aria calma.

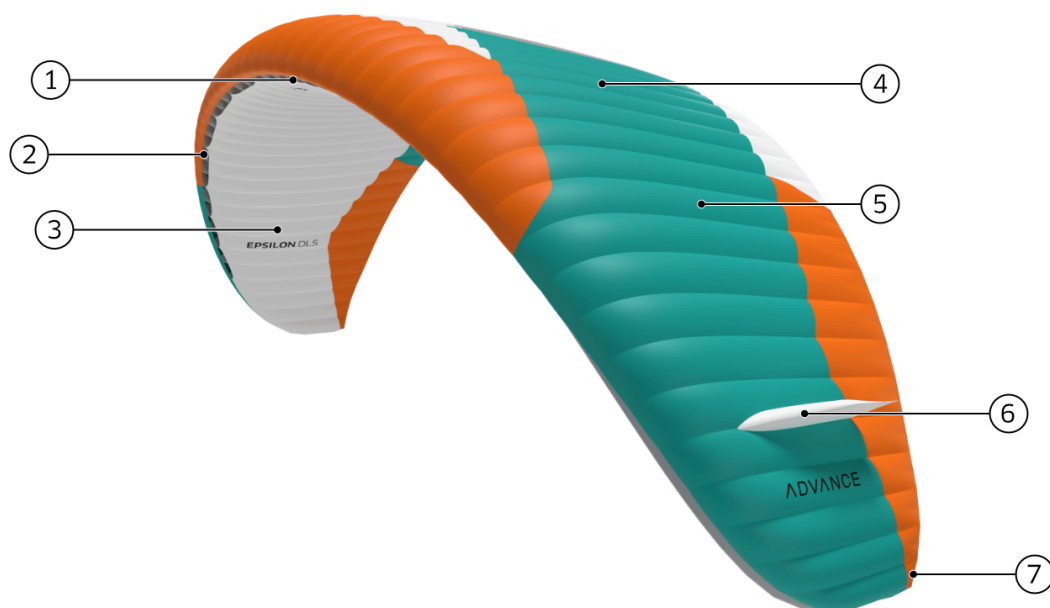
Durante lo sviluppo di un parapendio ADVANCE, l'enfasi è prima di tutto sul comportamento di volo e sulla maneggevolezza, e non esclusivamente sul test di certificazione. Il risultato è un prodotto ben bilanciato con il familiare handling ADVANCE. Tuttavia, la classificazione di certificazione occupa una quota significativa delle specifiche che devono essere soddisfatti.

8.4. Aeromobili sportivi leggeri

L'EPSILON DLS appartiene alla categoria "Velivolo sportivo leggero" con un peso a vuoto inferiore a 120 kg.

8.5. Panoramica del parapendio

1. Targhetta nominativa
2. Prese d'aria
3. Superficie inferiore
4. Superficie superiore
5. Celle
6. Winglet
7. Pulizia del velcro



8.6. Rialzetti

1. Bretelle A divisi con riser standard solo Quick-Snap Magnet
2. Collegamenti rapidi e clip
3. Carrucole del sistema di velocità
4. Clip magnetiche
5. Girevole
6. Pulegge del freno

ADVANCE

- 7. Indicatore di Velocità (SPI) solo riser standard
- 8. Softlink
- 9. Popper
- 10. Anelli in ceramica

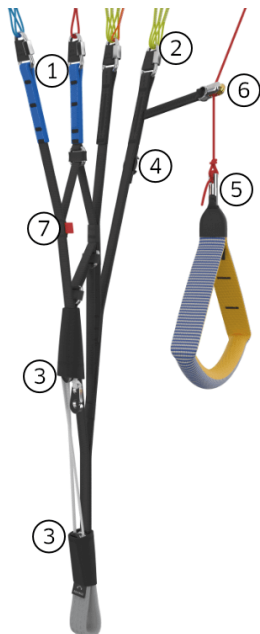


Reliable Paragliding Equipment
advance.swiss

ADVANCE



Reliable Paragliding Equipment
advance.swiss



Standard risers



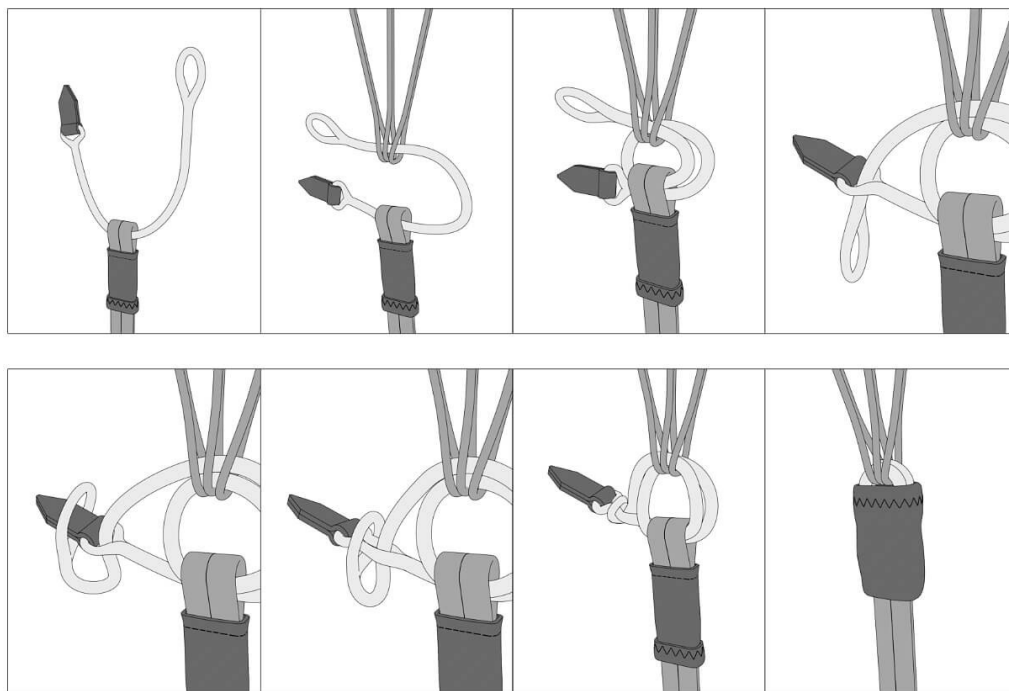
Optional light risers
(~180g lighter)

La differenza nella lunghezza del riser non supera i ± 5 mm rispetto alle lunghezze indicate nel manuale utente e viene controllata da AirTurquoise.

8.7. Pianta della linea

Pianta lineare EPSILON DLS

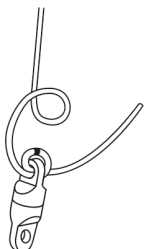
8.8. Softlink



Video Tutorial Softlink: <https://www.youtube.com/embed/foML0YmtkV8>

8.9. Bowline

Step 1



Step 2



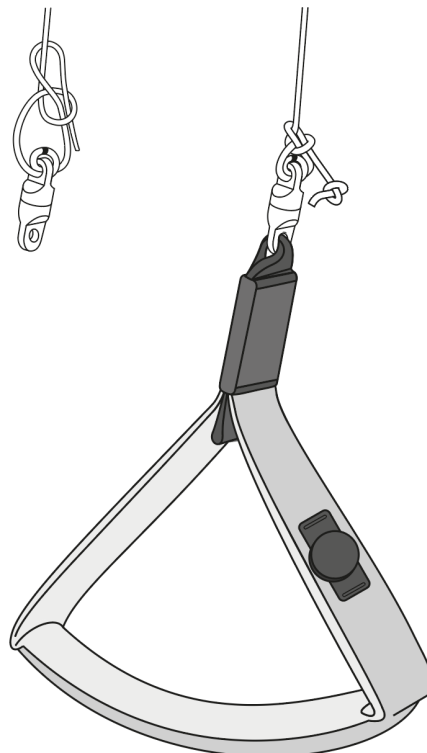
Step 3



Step 4



Step 5





Video Tutorial Palstek: <https://www.youtube.com/embed/GTCOW2CivOk>

9. APPENDICE DEL PARAMOTORE

Ambito di utilizzo

Grazie alle sue buone qualità di decollo, alta stabilità, comportamento smorzato e compattezza, l'EPSILON DLS è ideale per il paramotore. Si raccomandano ibridi-Risers, che possono essere utilizzati anche per il volo senza motore.

Ibridi-Risers

Gli Hybrid-Risers sono dotati di trimmer. Questi possono essere usati sia per contrastare l'effetto di rotazione del motore sia per regolare la velocità di volo. Per il volo senza motore, i trimmer devono essere disabilitati collegandoli ai moschettoni principali. L'ala mantiene quindi la certificazione per parapendio. Gli Hybrid-Risers dispongono di un sistema di velocità per l'uso in volo senza motore.

Avviso Si consiglia di non usare contemporaneamente gli scarpinatori e il sistema di velocità.

Caratteristiche di volo

Questa sezione è aggiunta a "Caratteristiche di volo" nel manuale DLS di EPSILON, che si applica fondamentalmente anche al paramotore. Le caratteristiche di volo dell'EPSILON DLS sono praticamente identiche sia con motore che non vola, specialmente allo stesso carico alare. Nelle fasce di peso ampliate per il paramotore (vedi tabella) le manovre saranno leggermente più dinamiche a causa del carico alare più elevato. Allo stesso modo, con i trim, le manovre aperte saranno un po' più dinamiche a causa dell'angolo d'attacco più basso. Anche se l'EPSILON DLS è molto stabile e compatto, gli scarbusti dovrebbero rimanere chiusi quando si vola attraverso aria turbolenta.

Grazie al buon comportamento di decollo dell'EPSILON DLS, i trimm non devono essere aperti quando si decolla con vento leggero. L'ala si solleva più facilmente in altre situazioni di vento se i trimmer sono aperti adattati a essa, ma dovresti quindi aspettarti una corsa di decollo più lunga.

Avviso Se voli l'EPSILON DLS come paramotore nella sua fascia di peso ampliata, la velocità di trim sarà più alta. Anche le velocità di decollo e atterraggio saranno più elevate, e questo è chiaramente percepibile con vento leggero.

Motori compatibili

I voli di prova di certificazione vengono effettuati con un motore disponibile commercialmente. A condizione che le prestazioni massime del motore non vengano superate (vedi tabella DGAC), si può aspettare che altri modelli di motori producano comportamenti simili di maneggevolezza.

Certificazione

A condizione che sia equipaggiato con gli Hybrid-Risers appropriati all'EPSILON, il DLS possiede la certificazione EN / NfL come parapendio. Le taglie 22, 24, 26, 28 e 30 hanno la certificazione DGAC per il volo a motore. Le fasce di peso certificate rilevanti sono indicate nella tabella allegata.

zioni

Info
rma



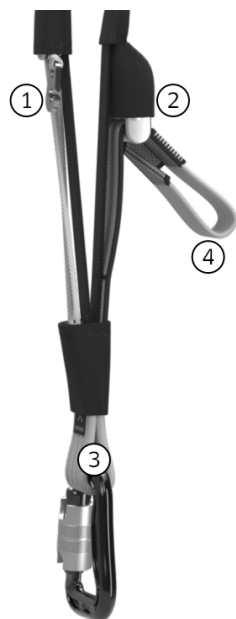
9.1. Dati

EPSILON DLS con Ibridi-Risers	Taglie	22	24	26	28	30
Paramotore del peso al decollo*	kg	55-117	67-137	79-157	91-180	105-205
Lunghezza dei rialzi	cm	46	46	48	50	50
Escursione del trimmer	cm	6.0	6.0	7.0	9.0	9.0
Paramotore di massima potenza	kW	22	22	24	28	28
Punti di attacco a resistenza minima	daN	1200	1200	1200	1200	1200

*Pilota, ala, attrezzatura con motore

9.2. Ibridi-Risers

1. Sistema di velocità
2. Trimmer
3. Punto di sospensione
4. Anelli rimorchiabili



Trimmers in use



Trimmers stowed